

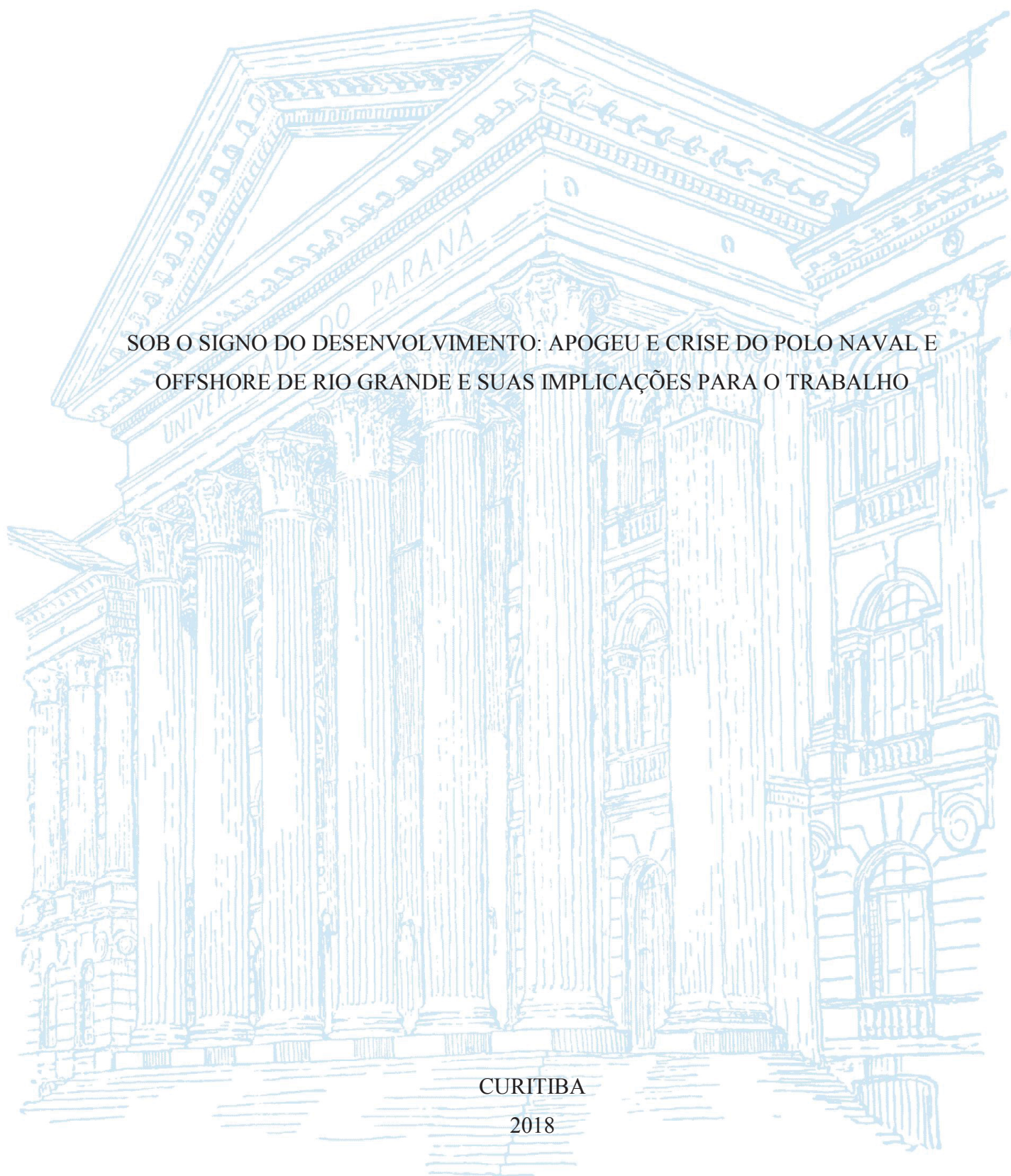
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANA PAULA FERREIRA D'AVILA

SOB O SIGNO DO DESENVOLVIMENTO: APOGEU E CRISE DO POLO NAVAL E  
OFFSHORE DE RIO GRANDE E SUAS IMPLICAÇÕES PARA O TRABALHO

CURITIBA

2018



ANA PAULA FERREIRA D'AVILA

SOB O SIGNO DO DESENVOLVIMENTO: APOGEU E CRISE DO POLO NAVAL E  
OFFSHORE DE RIO GRANDE E SUAS IMPLICAÇÕES PARA O TRABALHO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Setor de Ciências Humanas, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora em Sociologia.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Aparecida da Cruz Bridi.

CURITIBA

2018

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO SISTEMA DE  
BIBLIOTECAS/UFPR-BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS HUMANAS  
COM OS DADOS FORNECIDOS PELA AUTORA  
Bibliotecária: Rita de Cássia Alves de Souza – CRB9/816

D'Avila, Ana Paula Ferreira

Sob o signo do desenvolvimento: apogeu e crise do polo naval e *offshore* de Rio Grande e suas implicações para o trabalho/ Ana Paula Ferreira D'Avila. – Curitiba, 2018.

254 f.: il.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Aparecida da Cruz Bridi.

1.Trabalhadores da construção naval – Rio Grande (Rio Grande do Sul). 2.Construção naval – Rio Grande (Rio Grande do Sul). 3.Sindicalismo – Rio Grande (Rio Grande do Sul). 4. Indústria de construção naval Rio Grande (Rio Grande do Sul). I. Título. II. Universidade Federal do Paraná.

CDD 623.80981



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
SETOR CIÊNCIAS HUMANAS  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO SOCIOLOGIA

### TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em SOCIOLOGIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de **ANA PAULA FERREIRA D'AVILA** intitulada: **Trabalho e desenvolvimento: apogeu e crise do polo naval e offshore de Rio Grande**, após terem inquirido a aluna e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua Aprovação no rito de defesa.

A outorga do título de doutor está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 04 de Maio de 2018.

MARIA APARECIDA DA CRUZ BRIDI  
Presidente da Banca Examinadora

MARCOS JOSE VALLE  
Avaliador Externo

CANDIDA DE FATIMA DEICHMANN SANTOS LIMA  
Avaliador Externo

ROBERTO VERAS DE OLIVEIRA  
Avaliador Externo

RICARDO COSTA DE OLIVEIRA  
Avaliador Interno

Obs.: Onde se lê "Trabalho e desenvolvimento: apogeu e crise do polo naval e offshore de Rio Grande" leia-se "Sob o signo do desenvolvimento: apogeu e crise do Polo Naval e Offshore de Rio Grande e suas implicações para o trabalho" (título alterado por sugestão da banca de defesa)

Para meus pais Janete & Paulo.  
E para os trabalhadores, metalúrgicos e metalúrgicas, navais.

## AGRADECIMENTOS

Tentar pôr em palavras o que a caminhada desta tese significa não é uma tarefa fácil. Contudo, a primeira constatação pela qual agradeço é que não realizamos nada sozinhos. Por isso, agradeço aos meus pais Janete e Paulo por todo o apoio que me deram nesta vida, principalmente nestes anos de doutoramento. Também agradeço ao meu irmão Paulo Fernando, minha cunhada Tuane e meu sobrinho Lucas pelo apoio e compreensão, apesar de tudo. Ao meu irmão Roberto por estar sempre pronto para me ajudar. Aos meus familiares e às pessoas que acreditaram em mim e nos meus sonhos!

Como disse, não andamos sozinhos e neste percurso agradeço vivamente a minha orientadora a Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Maria Aparecida Bridi que entrou neste “barco” junto comigo, me apoiando e trabalhando junto. Agradeço não só pela atenção dedicada nas questões atinentes a orientação, mas também por ter me apoiado nos momentos mais difíceis que passei neste período. Inclusive por ter me possibilitado a realização do doutorado sanduíche e assim, devolver motivos para sonhar. Agradeço ao meu orientador de estágio doutoral no Centro de Estudos Sociais (CES), o Prof. Dr. Elísio Estanque pela disponibilidade em me receber, por poder participar das suas aulas, pelas orientações valiosas. O estágio doutoral não é só uma experiência acadêmica, mas sim uma experiência para a vida.

Agradeço também ao Prof. Dr. José Rasia pela sua contribuição na minha formação e por ser exigente e, ao mesmo tempo, bem-humorado. A Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Simone Meucci, a Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>a</sup> Ana Sallas por terem contribuído de forma especial na minha formação. Ao Katiano Cruz sempre disponível para nos ajudar e orientar a respeito das burocracias acadêmicas, sempre disposto, o meu mais sincero obrigado! A prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Tarcisa Bega e ao Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira por terem participado em minha banca de qualificação da tese, pela valiosa contribuição.

Também agradeço ao professor Dr. Pedro Robertt pelo convite em participar do Núcleo de Estudos do Polo Naval de Rio Grande (NEPN), vinculado ao Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pelotas (UFPel). E ao professor Dr. Francisco Vargas (UFPel), pelos ensinamentos desde quando iniciei esta caminhada.

Aos meus colegas da turma de doutorado: Mariana Bettega, Thiago Leibante, Neli Reis, Carolina Ribeiro, Claudia Gordillo, Sylvio Ramires, Wellington Nunes, Solange Kurpiel, e *in memoriam* do colega Fernando Dandoro. Aos meus colegas do Grupo de Estudos Trabalho e Sociedade (GETS), Mariana, Lucas, Miriam, Fernanda, Marcos, Cândida, Kelen e Zélia, pela troca de experiência e pela oportunidade de diálogo sobre nossas pesquisas. E a



profª Maria Aparecida Bridi por manter o GETS, este importante espaço de discussão e avaliação de nossas pesquisas e temas. A Mariana Bettega, a Maria José Bettega e a Zélia Freiburger por me acolherem sempre que precisei, por terem sido tão generosas comigo.

Agradeço ao Centro de Estudos Sociais (CES) da Universidade de Coimbra pelo acolhimento, a Biblioteca Norte/Sul na figura da Maria José, da Inês e do Acácio por serem não somente excelentes profissionais, mas pessoas atenciosas e que levarei para sempre na memória. Aos meus colegas de CES que tornaram este caminho muito mais interessante, seja pelas suas diferentes áreas e pesquisas, seja pelos encontros e conversas informais, com vocês estes meses foram melhores do que imaginava!

Agradeço a CAPES por me proporcionar não só o estágio de doutoramento, mas por financiar a minha formação desde a graduação, sem o qual todo este caminho não teria sido possível.

Por fim, mas não menos importante, a todas as trabalhadoras e aos trabalhadores do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande aos que colaboraram ativamente, dentro de suas possibilidades, para a realização desta pesquisa. O conhecimento também é um ato político e esta é a minha humilde contribuição.

Pode deixar mulher que eu levanto cedo e vou fazer o café  
Levo procê na cama  
eu já tô no pé  
O dia chega,  
eu me mexo  
eu vou cair no trecho  
e rodo enquanto der  
Nosso destino aponta pra onde Deus quer

Se preocupa não  
Das madrugadas nós sabemos onde ir e vir  
Por um bom preço se pode sorrir  
Mesmo aos trancos e barrancos bela companheira

Quantas noites e nós por aí  
trafegando pela marginal  
Sem largar o corrimão da estrada  
Uma parte do mundo é nossa morada  
A outra parte é nosso quintal

Peão de Trecho  
Zé Geraldo.



## RESUMO

O soerguimento da indústria naval no início do século XXI no Brasil, ocorreu mediante Programas de Governo, operacionalizados através de políticas para o setor nos Governos de Luis Inácio Lula da Silva e no primeiro mandato de Dilma Rousseff. Pautada pela descentralização proposta pelo Governo, o Polo Naval e *Offshore* em Rio Grande/RS foi inaugurado em 2010. Historicamente, o município é marcado por ciclos industriais atrelados ao papel do Estado, com a retomada do protagonismo do mesmo e a conformação de uma estratégia “neodesenvolvimentista”, Rio Grande teve seus indicadores econômicos e sociais alavancados, em parte, pela indústria naval. Este é o contexto da presente tese, que analisa a articulação entre desenvolvimento e trabalho, ou seja, os ciclos industriais do município concatenados com o papel assumido pelo Estado, bem como a configuração do trabalho no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande/RS. Essa indústria foi reativada sob o paradigma da acumulação flexível, no qual, as características intrínsecas da atividade, como a produção sob encomenda (plataformas), somaram-se as modalidades flexíveis de produção, resultando em significativa flexibilidade do trabalho. Analisamos a configuração do trabalho, demonstrando as diversas facetas assumidas pela flexibilidade nos dois períodos: 1) de 2010 a 2014, quando da inauguração do Polo até ao ápice; e 2) de 2015 a 2016, período da crise e ocaso do mesmo. A metodologia envolveu consulta a bibliografia pertinente, tendo em vista a análise processual da cidade e do seu desenvolvimento correlacionado ao do país. Assim como, pesquisa em revistas e jornais, dados de órgãos oficiais, visita guiada a um Estaleiro, participação em palestras da empresa e numa audiência pública, entrevistas com dirigentes sindicais, e com trabalhadores responsáveis pela construção dos navios-plataforma. Identificamos que a condição de produção flexível coexiste com as formas taylorista-fordista, a qual sofreu alterações no período de crise e passou a revelar elementos característicos da antiga indústria naval brasileira. Observamos que a flexibilidade, possibilitada pela forma de recrutamento, está presente na trajetória profissional. Da instalação até ao ápice do Polo preponderou a contratação de trabalhadores da “carreira de trecho”, mas durante a crise houve a redução dos mesmos, quando a demanda se voltou para os trabalhadores locais e da região. A flexibilidade também se verifica na remuneração flexível, que no período de crise foi extinta. Além disso, há a flexibilidade de função com a criação de um cargo fictício na hierarquia formal – uma estratégia para o trabalhador subir de nível, mas também é uma forma para ampliar a auto exploração. O sindicato da categoria que havia se reorganizado, com a crise veio a perder seu poder de barganha tanto pela diminuição dos postos de trabalho, quanto pelo avanço da Operação “Lava Jato” que impactou a indústria naval como um todo. Nesse sentido, destacamos que a mudança de estratégia do Governo pós-*impeachment* de Dilma Rousseff, além de acarretar o ocaso da indústria naval em Rio Grande, também impactou a forma de resistir institucionalmente à precariedade do e no trabalho e se constituiu como mais um ciclo industrial para o município.

Palavras-chave: indústria naval; condições de trabalho; flexibilidade; Rio Grande, neodesenvolvimentismo.

## ABSTRACT

The uplift of the naval industry at the beginning of the 21st century in Brazil, occurred through government programs, operationalized through policies for the sector in the governments of Luis Inácio Lula da Silva and in the first term of Dilma Rousseff. Based on the decentralization proposed by the Government, the Naval Polo *Offshore* in Rio Grande/RS was inaugurated in 2010. Historically, the municipality is marked by industrial cycles linked to the role of the State, with the resumption of its role and the conformation of a strategy "Neodesenvolvimentista", Rio Grande had its economic and social indicators leveraged, in part, by the naval industry. This is the context of this thesis, which analyzes an articulation between development and work, i.e. the industrial cycles of the municipality concatenated with the role assumed by the State, as well as the configuration of work in the Naval Polo and *Offshore* Rio Grande/RS. This industry was reactivated under the flexible accumulation paradigm, in which the intrinsic characteristics of the activity, such as the custom production (platforms), were added to the flexible production modalities, resulting in significant work flexibility. Analyze the job setup by demonstrating the various facets assumed by the flexibility in the two periods: 1) from 2010 to 2014, when from the opening of the Polo to the apex; and 2) from 2015 to 2016, period of the crisis and sunset of it. The methodology involved consultation with the relevant bibliography, with a view to a process analysis of the city and its development correlated to that of the country. As well, search in magazines and newspapers, official organ data, guided tour a shipyard, participation in lectures of the company and in a public hearing, interviews with union leaders, and with workers responsible for the construction of the platform ships. We identify that the condition of flexible production coexists with the taylorist-fordist forms, which underwent changes in the crisis period and began to reveal characteristic elements of the former Brazilian naval industry. We note that the flexibility, made possible by the form of recruitment, is present in the professional trajectory. Of the installation to the apex of the Polo prepondered the hiring of workers of the "career of stretch", but during the crisis there was the reduction the same when demand turned to the workers local and region. Flexibility also occurs in the flexible remuneration, which in the period of crisis has been extinguished. In addition, there is the flexibility of function with the creation of a fictitious position in the formal hierarchy – a strategy for the worker to level up, but it is also a way to enlarge a self-exploration. The Union of the category that had reorganized itself, with the crisis came to lose its bargaining power both for the reduction of jobs, as well as for the advancement of the operation "Lava Jato" that impacted a Naval industry as a whole. In this sense, we emphasize that the change of the government's strategy after *Impeachment* of Dilma Rousseff, besides bringing about the sunset of the naval industry in Rio Grande, also impacted the form to resist institutionally the precariousness of and at work and constituted as another industrial cycle for the municipality.

Keywords: shipbuilding industry; work conditions; flexibility; Rio Grande, neodevelopment.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DA CIDADE DE RIO GRANDE/RS, EM VERMELHO.....	42
FIGURA 2 - PESSOAL OCUPADO NA INDÚSTRIA EM 1950.....	55
FIGURA 3 - VALOR DA PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA EM 1975.....	58
FIGURA 4 - LINHA DO TEMPO: CICLOS DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE.....	60
FIGURA 5 - DIFERENÇAS REGIONAIS DAS METADES NORTE E SUL.....	63
FIGURA 6 - PIB POR MUNICÍPIO DO COREDE SUL – 2012.....	63
FIGURA 7 - HISTÓRICO DAS POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS E DO CONTEÚDO LOCAL.....	98
FIGURA 8 - MAPA DOS ESTALEIROS NO BRASIL (2007/2015) .....	99
FIGURA 9 - EMPREGOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA: ENTRE 1960 E 2011.....	104
FIGURA 10 - PÓRTICOS QUE IÇAM E MOVIMENTAM OS MEGABLOCOS, E ENCAIXAM O MÓDULO AO CASCO.....	109
FIGURA 11 - LOCALIZAÇÃO DO POLO NAVAL E <i>OFFSHORE</i> .....	111
FIGURA 12 - ORGANIZAÇÃO DO POLO NAVAL E <i>OFFSHORE</i> DE RIO GRANDE.....	112
FIGURA 13 - P-67 SENDO CONSTRUÍDA DENTRO DO DIQUE-SECO.....	125
FIGURA 14 - CADEIA DE MONTAGEM DA PLATAFORMA – ESQUEMA GERAL.....	133
FIGURA 15 - ETAPAS DE PRODUÇÃO NO ESTALEIRO RIO GRANDE.....	134
FIGURA 16 - ETAPAS DE PRODUÇÃO E MONTAGEM DA PLATAFORMA NO ESTALEIRO RIO GRANDE .....	135
FIGURA 17 - P-66 DO LADO DE FORA DO ERG 2, AGUARDANDO PARA SER REBOCADA.....	136
FIGURA 18 - LOCAIS DOS ACIDENTES DE TRABALHO, ANO DE 2013.....	193
FIGURA 19 - LOCAIS DE LESÃO POR SEXO, ANO DE 2013.....	193
FIGURA 20 - PROTESTO DOS TRABALHADORES NA AUDIÊNCIA PÚBLICA.....	215
FIGURA 21 - P-71 SUCATEADA.....	215

GRÁFICO 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE ESTIMADA ENTRE 2006 E 2017.....	67
GRÁFICO 2 - RIO GRANDE: VÍNCULOS EMPREGATÍCIOS ATIVOS POR SEÇÃO DE 2008 A 2015.....	72
GRÁFICO 3 - SALDO DE MOVIMENTAÇÃO DO EMPREGO DIRETO: JAN/DEZ 2015.....	217

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - PARTICIPAÇÃO DAS REGIÕES NORDESTE, NORTE E SUL NO PRODUTO INTERNO BRUTO DO RIO GRANDE DO SUL.....	62
TABELA 2 - POPULAÇÃO RESIDENTE, POR NATURALIDADE EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO E À UNIDADE DA FEDERAÇÃO.....	67
TABELA 3 - TAXAS MÉDIAS ANUAIS DE CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL E DO RIO GRANDE DO SUL DE 1990 ATÉ 2001 (%) .....	68
TABELA 4 - RIO GRANDE: PIB TOTAL E PIB PER CAPITA (EM R\$) - 2010 A 2014.....	69
TABELA 5 - RIO GRANDE: IDESE 2007-2014.....	69
TABELA 6 - RENDA, POBREZA E DESIGUALDADE - MUNICÍPIO - RIO GRANDE – RS.....	70
TABELA 7 - ESTRUTURA PRODUTIVA DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE – 2010.....	71
TABELA 8 - EMPREGOS NOS ESTALEIROS POR REGIÃO EM 2014, 2015 E 2016.....	106
TABELA 9 - TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE, POR SEXO – 2006 A 2016.....	150
TABELA 10 - FAIXA ETÁRIA DOS TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016.....	151
TABELA 11 - NÍVEL DE ESCOLARIDADE DOS TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016.....	151
TABELA 12 - TEMPO DE EMPREGO DOS TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016.....	152

TABELA 13 - FAIXA DE REMUNERAÇÃO DO TRABALHADOR EM SALÁRIO MÍNIMO - GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016.....	154
TABELA 14 - FAIXA DE HORA-CONTRATADA DE 2006 A 2016.....	155

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - ENCOMENDAS – ESTALEIRO RIO GRANDE (ECOVIX).....	102
QUADRO 2 - ENCOMENDAS ESTALEIRO HONÓRIO BICALHO (QUIP).....	103
QUADRO 3 - DADOS DA INFRAESTRUTURA DO ESTALEIRO RIO GRANDE/RS.....	109
QUADRO 4 - FASES DE PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E PROFISSIONAIS.....	131
QUADRO 5 - O PADRÃO HISTÓRICO DE ORGANIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL E O PROCESSO DE INCORPORAÇÃO DO PARADIGMA FLEXÍVEL.....	137
QUADRO 6 - ESTRUTURA OCUPACIONAL DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE RIO GRANDE: 2012.....	149
QUADRO 7 - PERFIL DO TRABALHADOR DO RIO GRANDE DO SUL E DO BRASIL: 2013.....	156
QUADRO 8 - PERFIL DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS: POLO NAVAL DE RIO GRANDE.....	158
QUADRO 9 - PROFISSÃO E ATRIBUTOS.....	161
QUADRO 10 - FUNÇÃO E REMUNERAÇÃO.....	163
QUADRO 11 - TRAJETÓRIA DOS ENTREVISTADOS.....	198



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABDI - Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial  
AFRMM - Adicional sobre Frete para a Renovação da Marinha Mercante  
ALRS - Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul  
ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis  
APL - Arranjo Produtivo Local  
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ASO - Atestado de Saúde Ocupacional  
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
CAGED - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados  
CCQ's - Círculos de Controle de Qualidade  
CCP - Comissão de Conciliação Prévia  
CIPA - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes  
CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe  
CLT - Consolidação das Leis do Trabalho  
CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas  
CNDI - Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial  
COREDE SUL - Conselho Regional de Desenvolvimento Sul  
DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos  
DDS - Diálogo Diário de Segurança  
DIRG - Distrito Industrial de Rio Grande  
EPI - Equipamento de Proteção Individual  
ERG - Estaleiro Rio Grande  
FDMM - Fundo de Desenvolvimento da Marinha Mercante  
FEE - Fundação de Economia e Estatística  
FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço  
FIERGS - Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul  
FMM - Fundo da Marinha Mercante  
FPSO - Floating Production, Storage and Off-Loading Platform  
FURG - Universidade Federal de Rio Grande  
GEICON - Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval  
GVCs - Global Value Chains

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IDESE - Índice de Desenvolvimento Socioeconômico  
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano  
IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal  
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
ISEB - Instituto Superior de Estudos Brasileiros  
NSE - Nova Sociologia Econômica  
NEPN - Núcleo de Estudos sobre o Polo Naval  
ONU - Organizações das Nações Unidas  
P – Plataforma de Petróleo  
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento  
PCN - Planos da Construção Naval  
PIB - Produto Interno Bruto  
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento  
PRR - Partido Republicano Rio-Grandense  
PITCE - Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior  
PBM - Plano Brasil Maior  
PDP - Programa de Política de Desenvolvimento Produtivo  
PLANSEQ - Plano Setorial de Qualificação  
PLR- Participação nos Lucros e Resultados  
PNUD - Programa das Nações Unidas  
PROMEF - Programa de Modernização e Expansão da Frota  
PROMINP - Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural  
PROREFAM - Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo  
PT - Permissão de Trabalho  
MBA - Master in Business Administration  
MME - Ministério de Minas e Energia  
MTE - Ministério do Trabalho  
MPT - Ministério Público do Trabalho  
OIT - Organização Internacional do Trabalho  
UFPR - Universidade Federal do Paraná  
UFPEL - Universidade Federal de Pelotas  
UNISINOS - Universidade do Vale de Rio dos Sinos

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais

SAP - Sistema de Acompanhamento da Produção

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SINDIMETAL – RJ - Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do Rio de Janeiro

SINAVAL - Sindicato Nacional de Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore*

STIMMERG - Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e de Material Elétrico de Rio Grande e São José do Norte

SUDEPE - Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca

SUNAMAM - Superintendência Nacional da Marinha Mercante

TRMM - Taxa de Renovação da Marinha Mercante

## SUMÁRIO

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>22</b>
	<b>PARTE I – DA METODOLOGIA UTILIZADA NA PESQUISA AO</b>	
	<b>CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE: A ATUAÇÃO DO ESTADO EM</b>	
	<b>RELAÇÃO ÀS POLÍTICAS PARA A INDÚSTRIA</b>	
	<b>NAVAL.....</b>	<b>30</b>
<b>1 -</b>	<b>A CIDADE DE RIO GRANDE DINÂMICAS ECONÔMICAS E O PADRÃO DE</b>	
	<b>DESENVOLVIMENTO EM DIFERENTES CONTEXTOS HISTÓRICOS</b>	
	<b>.....</b>	<b>31</b>
1.1	CONTEXTUALIZANDO A PESQUISA: OS CAMINHOS TEÓRICO	
	METODOLÓGICOS E OS OBSTÁCULOS DA PESQUISA	
	EMPÍRICA.....	31
1.2	RIO GRANDE E SEUS PERÍODOS INDUSTRIAIS: DE PORTO NO PERÍODO	
	IMPERIAL BRASILEIRO DO SÉCULO XIX AO POLO NAVAL E <i>OFFSHORE</i>	
	DO SÉCULO XXI.....	41
1.2.1	Um balanço dos períodos industriais de Rio Grande: a construção do Superporto na	
	década de 1970.....	48
1.3	O PERFIL SOCIOECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE.....	66
1.4	O “NEODESENVOLVIMENTISMO” COMO ESTRATÉGIA DE GOVERNO E A	
	ABORDAGEM CONCEITUAL: APROXIMAÇÕES PARA O DEBATE SOBRE O	
	PADRÃO DE DESENVOLVIMENTO.....	74
<b>2</b>	<b>A ATUAÇÃO DO ESTADO: PERÍODOS E POLÍTICAS DE GOVERNO E O</b>	
	<b>CASO DO POLO NAVAL E <i>OFFSHORE</i> DE RIO</b>	
	<b>GRANDE.....</b>	<b>87</b>
2.1	AS ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO E OS PROGRAMAS DE	
	GOVERNO PARA A INDÚSTRIA NAVAL: RECONSTRUÇÃO HISTÓRICA ATÉ	
	OS DIAS ATUAIS.....	87
2.2	EMPREGOS GERADOS PELA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA:	
	EVOLUÇÃO NO PERÍODO 1960 A 2016: HISTÓRICO E	
	RETOMADA.....	104
2.3	AS FASES DO POLO NAVAL E <i>OFFSHORE</i> EM RIO GRANDE.....	107
2.3.1	De 2010-2014 a primeira fase: implantação, instalação e ápice.....	107
2.3.2	Crise e declínio do Polo Naval e <i>Offshore</i> de Rio Grande de 2015 a 2016.....	116

	<b>PARTE II - OS TRABALHADORES E O TRABALHO NO POLO NAVAL E OFFSHORE DE RIO GRANDE/RS.....</b>	<b>121</b>
<b>3</b>	<b>A FRAGMENTAÇÃO DA CADEIA PRODUTIVA E O TRABALHO NA INDÚSTRIA NAVAL DE RIO GRANDE.....</b>	<b>122</b>
3.1	SOBRE A DIVISÃO DO TRABALHO NO POLO .....	126
3.2	DESCORTINANDO A ORGANIZAÇÃO DO PROCESSO PRODUTIVO A PARTIR DOS PARADIGMAS DE PRODUÇÃO: TAYLORISTA-FORDISTA E TOYOTISTA.....	136
<b>4</b>	<b>O PERFIL DOS TRABALHADORES DO POLO E O VOLUME DE CONTRATAÇÃO: DA INSTALAÇÃO AO OCASO.....</b>	<b>148</b>
4.1	O PERFIL DOS TRABALHADORES .....	148
4.2	O PERFIL DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS.....	157
<b>5</b>	<b>ESTRATÉGIAS EMPRESARIAIS DE GESTÃO DA FORÇA DE TRABALHO: A MUDANÇA NO PAPEL DO ESTADO E OS IMPACTOS SENTIDOS NO POLO NAVAL.....</b>	<b>167</b>
5.1	A FORMA RECRUTAMENTO E O DUO APARENTE DE LÓGICAS ENVOLVIDAS ENTRE O <i>BOOM</i> E O OCASO DO POLO NAVAL: A TRADIÇÃO NAVAL E A CURVA DE APRENDIZADO.....	167
5.5.1	A curva de aprendizado e o Homem-Hora trabalhada: o “problema” da tradição naval.....	172
5.2	A HIERARQUIA FORMAL E UM CARGO FICTÍCIO NO POLO: A FLEXIBILIDADE FUNCIONAL.....	176
5.3	A PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS E RESULTADOS (PLR) OU OUTRAS FORMAS DE REMUNERAÇÃO FLEXÍVEIS.....	184
5.3.1	Benefícios? O vale-alimentação como instrumento de controle do absenteísmo do trabalhador.....	187
5.4	O DIÁLOGO DIÁRIO DE SEGURANÇA (DDS) COMO NORMA: MUDANÇAS DE PERIODICIDADE E CONTEÚDO.....	189
<b>6</b>	<b>A LEITURA DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS E A REORGANIZAÇÃO DO SINDICATO.....</b>	<b>197</b>
6.1	A TRAJETÓRIA PROFISSIONAL REVELADA PELOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS.....	197

6.2	A REORGANIZAÇÃO DO SINDICATO E AÇÃO SINDICAL NO CONTEXTO DO APOGEU E CRISE DO POLO: A MUDANÇA DE EIXO NA LUTA DOS TRABALHADORES .....	207
	CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	219
	REFERÊNCIAS.....	224
	APÊNDICE.....	250
	APÊNDICE 1 – CATEGORIAS E INDICADORES DO ROTEIRO DE ENTREVISTA.....	251
	APÊNDICE 1.1 - LOCAL DE TRABALHO.....	251
	APÊNDICE 1.2 – CONDIÇÕES DE TRABALHO.....	251
	APÊNDICE 1.3 – JORNADA DE TRABALHO.....	252
	APÊNDICE 1.4 – RELAÇÃO SINDICAL.....	252
	APÊNDICE 2 – RELATÓRIOS.....	253
	APÊNDICE 3 – ENTREVISTAS REALIZADAS.....	253

## 1. INTRODUÇÃO

Julho de 2005. O porto-alegrense Carlos Volkmer de Azambuja mantinha sua rotina de trabalhos administrativos no terminal da Transpetro no porto de Rio Grande quando recebeu um e-mail: uma comitiva da Petrobras iria ao sul do Estado. Avaliaria a capacidade do município para receber a plataforma petrolífera P-53. E quem sabe, uma fábrica de cascos e plataformas que poderia dobrar a população e até triplicar o PIB de uma cidade estagnada

(CLICRBS, 04/04/2010).

Ao estudar a indústria naval ao redor do mundo, a despeito de seus respectivos contextos políticos, econômicos, sociais e culturais, identificamos como padrão em todos os países, o empenho dos respectivos Governos mediante o desenvolvimento de políticas setoriais que propiciam o nascimento e a sustentação dessa indústria, geralmente voltada para o mercado interno, até a sua fase de maturação - que varia de dez a vinte anos - e, por conseguinte, a abertura para o mercado internacional (CERQUEIRA JUNIOR, 2014).

No Brasil, no despontar da primeira década dos anos 2000, o novo Governo Federal eleito, de Luiz Inácio Lula da Silva, principalmente no seu segundo mandato (2006-2010), inaugurou um ciclo de desenvolvimento econômico no país, que alguns autores denominaram “novo desenvolvimentista”. Nesse sentido, o Estado assumiu o papel indutor de políticas de desenvolvimento econômico e social, política continuada no primeiro mandato da presidente Dilma Rousseff (2010-2014). Esta premissa estratégica aparece formulada no Programa de Governo do segundo mandato de Lula: “O nome do meu segundo mandato será desenvolvimento. Desenvolvimento com distribuição de renda e educação de qualidade” (LULA PRESIDENTE - PLANO DE GOVERNO 2007 / 2010, p. 2). Assim, a estratégia capitaneada pelo Estado, foi organizada em torno de várias políticas federais, mas também foi marcada, conforme o anunciado no próprio Plano de Governo, pela ênfase nas políticas direcionadas ao âmbito social, entre elas, aquelas que possibilitaram o acesso ao consumo para dinamização do mercado interno, a política de valorização do salário mínimo, a expansão das universidades e escolas técnicas, a política industrial, entre outras, que foram viabilizadas, por sua vez, mediante programas específicos. A adoção desta estratégia de Governo visando o fomento da economia, significou o ressurgimento da indústria naval, como veremos no caso desta tese.

Conforme argumentaremos no segundo capítulo, o Programa de Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP de 2008-2010) foi o responsável pela desconcentração do parque naval no Brasil, direcionando o desenvolvimento para outros lugares e regiões, no caso para as mesorregiões e as microrregiões do país, de acordo com Dulci (2016). Assim, com a



reativação da indústria naval, houve uma redistribuição de estaleiros e encomendas por todo o território brasileiro, tais como: no Amazonas, no Pará, no Ceará, em Pernambuco, em Alagoas, na Bahia, em São Paulo, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul. Essa desconcentração do parque industrial, tradicionalmente situado no Rio de Janeiro, gerou uma nova dinâmica em territórios até então estagnados, como é o caso da cidade situada no extremo sul do Rio Grande do Sul: Rio Grande. Neste último estado, dois estaleiros foram construídos na supracitada cidade e outro estaleiro na cidade vizinha de São José do Norte.

Assim, depois de praticamente vinte anos mantida no ostracismo, a indústria naval foi soerguida e capitaneada pelos Governos Federais de 2003 até 2015. Um dos fatores motores para a nova indústria naval do Brasil, ocorreu com o anúncio da descoberta da camada pré-sal<sup>1</sup> que impulsionou a organização de demandas por plataformas e outras embarcações as quais passaram a ser construídas no país, mediante o estabelecimento do índice de conteúdo local. Diferentemente da antiga indústria naval, pujante no Brasil até meados da década de 1980, a reativação da mesma no começo do século XXI ocorreu em outra conjuntura socioeconômica nacional e internacional que proporcionou novas bases de organização da produção, divisão do trabalho, entre outros aspectos. Desta vez, foram inclusas nas carteiras de encomendas dos estaleiros a construção de plataformas de petróleo, para extração do petróleo oriundo da camada pré-sal, entre outras embarcações de apoio.

Foi, portanto, a partir da década de 2000, que segundo Ramalho e Oliveira (2013, p. 213), ressurgiu um “novo contexto de desenvolvimento” que passou a exigir uma ampliação do debate da temática do trabalho mediante a articulação com “os contextos específicos dos ‘territórios produtivos’, as estratégias de investimento das cadeias produtivas e as políticas de desenvolvimento local e regional”, isto é, do trabalho e do desenvolvimento.

É na esteira deste debate que articula trabalho e desenvolvimento que nosso objeto de estudo se constitui, isto é, o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande o qual começou a ser instalado em 2006 e foi inaugurado em outubro de 2010. Este fato, que intentamos demonstrar nesta tese, impactou o município e a forma como o mesmo se inseria na acumulação em relação ao estado e ao país. Inicialmente, havia a previsão para 20 anos de atividades, firmadas mediante licitações com a principal contratante, a Petrobras. O Polo de Rio Grande

---

<sup>1</sup> A camada pré-sal descoberta em 2007, trata-se de uma “grande jazida de petróleo localizada abaixo do leito do mar, com volume de aproximadamente 50 bilhões de barris” de óleo leve, isto é, “a matéria prima encontrada na camada pré-sal tem densidade média, baixa acidez e baixo teor de enxofre, sendo mais fácil de refinar e mais valiosa. (...) A camada pré-sal fica localizada em uma área de cerca de 800 km de extensão por 200 km de largura, no litoral entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo. A área total da chamada “província do pré-sal” tem cerca de 149 km<sup>2</sup> e corresponde a cerca de três vezes e meia a área do estado do Rio de Janeiro” (GOMBATA, s/p, 21/09/2015).

possui dois estaleiros, um voltado para a construção e montagem dos módulos e liderado por um consórcio empresarial (antiga QUIP - que desde 2015 mudou o nome para QGI); o outro voltado para a construção de oito cascos de plataforma replicantes do tipo FPSO (Plataforma Flutuante de Produção, Armazenamento e Escoamento) e operados por uma empresa (Ecovix). Sendo assim, não somente a indústria naval foi soerguida, mas também a economia do município que estava em decadência desde os anos 1980, provocando uma nova dinâmica no estado. Além disso, a reassunção do Estado como indutor de políticas beneficiou a metade sul (do Rio Grande do Sul), não só devido a indústria naval, mas ao incentivo e ampliação da exportação de produtos oriundos da pecuária, da agricultura, enfim setores com baixa tecnologia agregada, no qual a região tem preponderância.

Todavia, o caráter do empreendimento naval é novo porque se organiza em torno de cadeias produtivas, em que cada parte é feita em um determinado lugar, mas continua tendo uma natureza cíclica, ou sazonal (D'AVILA, BRIDI, 2015a) visto que opera por encomenda, onde cada plataforma consiste em um projeto. Isto é, o período de trabalho em cada plataforma se dá entre dois anos a dois anos e meio. No caso em estudo temos mais uma particularidade, todas as encomendas eram fabricadas para uso da Petrobras e destinadas aos campos do pré-sal. Assim, como caracterizado por Villa Alonso (1996 *apud* TATO; VILA ALONSO; SOTO, 2002, p. 3), a “indústria naval é classificada no ramo de metal mecânico, portanto, apresenta características de uma indústria pesada, do ramo das grandes construções”. Portanto, para os autores, trata-se de um setor intensivo em capital e, por outro lado, intensivo em mão de obra, e que está sujeito a movimentos cíclicos de médio e longo prazo. Além disso, os autores consideram a indústria naval como um híbrido em termos de organização do processo de produção já que “combina características dos processos de engenharia de projetos com os sistemas de fabricação em série” (TATO; VILA ALONSO; SOTO, 2002, p. 3). No Brasil, a indústria naval também opera nesses moldes, isto é, por projeto, é intensiva em capital e em mão de obra, e está sujeita as variações dos movimentos cíclicos. A especificidade do contexto brasileiro consiste no fato de que, assim como na época da fase de maturação<sup>2</sup> da indústria naval asiática, as encomendas estão voltadas para o mercado interno; e a partir de sua reativação todas estas possuem um só cliente, a Petrobras.

Considerando o acima exposto, no qual a atividade foi retomada sob as bases da “acumulação flexível” (HARVEY, 2000), cumpre indagar: Quais são as condições do trabalho no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande/RS? Como se dá e quais as dimensões da

---

<sup>2</sup> Entre dez a vinte anos, no máximo (NEGRI; KUBOTA; TURCHI, 2011).

flexibilidade presentes no Polo? Tomamos dois períodos de análise: a) desde sua inauguração em 2010 passando pelo *boom*, quando cresceram as encomendas pela Petrobras alimentadas pelo anúncio da descoberta da camada pré-sal, da política governamental e o seu apogeu em 2014; b) até a crise que se estabeleceu a partir da operação Lava Jato e seus efeitos sentidos em 2015, e o novo cenário político do Brasil em 2016. Além disso, questionamos, de que forma a crise afetou os trabalhadores e seus mecanismos de proteção a partir das mudanças ocorridas.

Os objetivos desta tese têm dois eixos. O primeiro eixo consiste em analisar a indústria naval instalada no período qualificado como “neodesenvolvimentista” caracterizando o contexto no qual o Polo Naval se instalou, bem como, as mudanças, rupturas e continuidades resultantes deste processo para Rio Grande. E o segundo consiste em compreender o trabalho e os contornos que assumem a modalidade da produção flexível no processo de organização da produção no Polo. Para essa análise, captamos desde as mudanças no momento de crise no que tangem a forma de recrutamento de trabalhadores, a composição hierárquica no contexto da produção até a reorganização dos trabalhadores a partir de seu sindicato, que buscou adequar suas ações diante da crise instalada.

Decorrente desses dois eixos, elencamos três hipóteses que orientam este estudo. Na primeira hipótese, consideramos que a cidade de Rio Grande é impactada pelas ações do Governo Federal, precisamente pelos Governos que são caracterizados pelas estratégias desenvolvimentistas. Este impacto pode ser negativo, como no período do Estado Desenvolvimentista (1956-1961) - que se estendeu até a década de 1980 - ou positivo quando o Estado reassume seu papel no começo do século XXI, no Governo Lula. Nesta conjuntura, o Polo Naval, constitui mais uma atividade que se inseriu nos ciclos industriais da cidade de Rio Grande.

Nossa segunda hipótese, originada do segundo eixo, diz respeito ao tipo de trabalho que se estabeleceu no Polo. Partimos do pressuposto de que o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande foi organizado já sob as bases da “acumulação flexível” (HARVEY, 2000). A flexibilidade aparece em nosso estudo como característica da trajetória dos trabalhadores, os quais foram caracterizados por nós como constituindo uma “carreira de trecho”, viabilizada pelo *modus operandi* de recrutamento da força de trabalho para uma região que, até então, não dispunha de tradição no ramo. Consideramos que a forma de recrutamento da mão de obra no Polo teve dois momentos: da instalação até o ápice quando prepondera a contratação de trabalhadores migrantes, os quais se inserem no Polo através de uma rede de contatos e

depois, no momento de crise (a partir de 2015), houve uma redução do volume deste tipo de trabalhador, na medida em que cresceu a demanda por trabalhadores locais e da região. A flexibilidade se verifica na remuneração flexível, que sofre alterações e no período de crise, é extinta. Além disso, há a flexibilidade de função com a criação de um cargo fictício na hierarquia formal, interpretada por nós, como uma estratégia do trabalhador para subir de cargo, mas que também resulta em autoexploração.

Ademais, os temas referentes às condições de trabalho e de remuneração, por exemplo, ocuparam a atenção do sindicato da categoria que teve seu fortalecimento atrelado a luta por esta pauta. Entretanto, depois de um rápido processo de intensa reorganização do sindicato, nossa hipótese é que ele acabou sofrendo mudanças em seu poder de barganha, tanto pela diminuição dos postos de trabalho e, portanto, de base para mobilização, quanto pelo avanço da Operação Lava Jato que impactou a indústria naval como um todo. Corroborou com esse cenário a conturbada cena política estabelecida no país, principalmente com a alteração, em novembro de 2016, do índice de conteúdo local que passou a facultar a Petrobras na participação das licitações e a redução de seu percentual para 30%, conforme abordaremos no segundo capítulo. Ou seja, a mudança de Governo atingiu a forma de resistir institucionalmente às duras condições de trabalho e a busca por melhorias salariais.

Nesta tese, como se pode observar em seus vários capítulos, nosso esforço de pesquisa envolveu o duplo movimento analítico, que consiste em compreender o Polo como um novo território produtivo e do trabalho, que se estabeleceu na cidade de Rio Grande durante o governo Lula, levando-nos assim a mobilizar o debate em torno do desenvolvimento e do trabalho. E o segundo movimento foi o de analisarmos as condições de trabalho e suas configurações no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande. Nesse segundo movimento, descrevemos o trabalho no Polo e as condições de sua realização.

Para atender nossos objetivos de pesquisa, utilizamos como metodologia a consulta a bibliografia e análise de dados que nos permitiram contextualizar historicamente a cidade de Rio Grande em seus ciclos econômicos concatenados com a análise da ação do Estado, principalmente no que tange às políticas para a indústria naval. Essa visita à história econômica de Rio Grande nos possibilitou identificar e caracterizar as mudanças ocasionadas pelo Polo Naval na cidade no período recente. Ao centrarmos a dinâmica num contexto de longa duração, mediante uma análise processual, verificamos rupturas e continuidades ocorridas em Rio Grande.

Por seu turno, a pesquisa sobre o trabalho no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande envolveu a consulta em revistas e jornais, em material bibliográfico pertinente, participação em audiência pública e em palestras de representantes empresariais. Além da observação do Polo em visita técnica a um Estaleiro, realizamos entrevistas com dirigentes sindicais e com trabalhadores das várias áreas produtivas responsáveis pela construção de navios-plataformas.

Esta tese encontra-se dividida em seis capítulos, distribuídos entre duas partes. Na primeira, denominada **“Da metodologia utilizada na pesquisa ao contexto histórico da cidade: a atuação do Estado em relação às políticas para a indústria naval”** destacamos as balizas metodológicas que orientaram nosso estudo, bem como a pesquisa empírica propriamente dita. Nosso estudo é voltado para uma abordagem processual - de longo prazo - (ELIAS, 2008). Essa sociologia histórica<sup>3</sup> visa apreender as transformações ocorridas tanto no que tange a dinâmica da cidade de Rio Grande/RS em diferentes contextos históricos, de forma a contextualizar os impactos para a cidade quando da instalação do Polo Naval e *Offshore*, atentando para a atuação do Estado, diferenciando seus períodos e políticas de Governo voltados para a indústria naval, de forma a evidenciar as rupturas e continuidades na referida cidade.

Essa parte é composta por dois capítulos, sendo que no primeiro capítulo, chamado *“A cidade de Rio Grande: dinâmicas econômicas e o padrão de desenvolvimento em diferentes contextos históricos”* demonstramos as bases nas quais o Polo Naval e *Offshore* foi erigido e instalado. Apresentamos a metodologia empreendida na elaboração dos capítulos um e dois, bem como a metodologia utilizada para a realização da pesquisa empírica. Feito isto, voltamo-nos para a caracterização do padrão de desenvolvimento de Rio Grande a partir de seus ciclos econômicos históricos, contextualizando o município na dinâmica nacional. Desse modo, identificamos as mudanças de estratégia de desenvolvimento do Estado que impactaram o Rio Grande do Sul e as consequências de tais processos, que geraram disparidades entre as regiões do estado no decorrer de sua formação. Por fim, analisamos como essa condição foi transformada temporariamente, a partir da instalação do Polo na cidade no século XXI.

No segundo capítulo, intitulado *“A atuação do Estado: períodos e políticas de Governo o caso do Polo Naval e Offshore de Rio Grande”* abordamos historicamente a

---

<sup>3</sup> “A chamada sociologia histórica tem diversas variantes. Uma delas faz uma leitura neomarxista do desenvolvimentismo, com destaque para Perry Anderson, Immanuel Wallerstein, Barrington Moore, Charles Tilly e Theda Skocpol. Esta última autora é, aliás, uma das inspiradoras do chamado movimento de *return to the State*, no chamado *neostatist movement*” (MALTEZ, 2009. s/p). Embora a sociologia histórica, tenha surgido principalmente nos Estados Unidos, uma importante influência europeia é Norbert Elias (MONSMA, 2016).

atuação do Estado em períodos que o Governo se voltou para a indústria naval através de políticas específicas. Para tanto, relacionamos as políticas e incentivos envidados pelo Governo para essa indústria. Em uma tese que busca identificar mudanças e permanências, fizemos uma breve reconstrução histórica da indústria naval no Brasil, de suas origens, crises e a derrocada em meados da década de 1980 para assim, demonstrar o contexto do seu reerguimento a partir de 2005 o qual se deu em uma conjuntura política e econômica que suscitou o debate acadêmico denominado por autores como (BRESSER-PEREIRA, 2003), (SICSÚ; PAULA; MICHEL, 2005), (BOITO JR, 2012), (RAMALHO; OLIVEIRA, 2013) de “novo desenvolvimentista”, “social-desenvolvimentista” ou “neodesenvolvimentista”. Esse processo causou efeitos sociais, tais como a geração de postos de trabalho não só para a indústria naval, trouxe probabilidades de desenvolvimento a longo prazo para o município e região quando da constituição do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande. No referido capítulo, descrevemos as fases do mesmo, desde sua instalação, a inauguração, o ápice e as perspectivas frustradas em decorrência da crise e de sua derrocada a partir de 2015.

Na segunda parte intitulada “**Os trabalhadores e o trabalho no Polo Naval e Offshore de Rio Grande**” contendo quatro capítulos, nos debruçamos sobre a dimensão do trabalho e sua organização dentro do Polo, bem como, nas condições gerais de trabalho e no perfil de quem os realiza: os trabalhadores e trabalhadoras. Nesta parte apresentamos os resultados empíricos, concatenados com discussões teóricas. Demonstramos a fragmentação da cadeia produtiva, característica da “acumulação flexível” e a divisão do trabalho no Polo Naval, para abordar o padrão histórico de organização do processo produtivo e os elementos híbridos (taylorismo-fordismo; e toyotismo) que encontramos.

Para entender como a flexibilidade está presente no Polo, seus contornos e facetas adquiridas, mostramos o perfil do trabalhador do Polo e de nossos entrevistados, bem como as formas de recrutamento, a flexibilidade de remuneração e de funções.

No terceiro capítulo intitulado “*A fragmentação da cadeia produtiva e o trabalho na indústria naval de Rio Grande*” analisamos as características do modelo de produção no Polo, identificamos o padrão de organização histórico do trabalho na indústria naval brasileira e constatamos que se trata de uma organização flexível caracterizada por elementos tayloristas-fordistas e toyotista, tendo, portanto, uma organização do processo de trabalho caracterizado por este hibridismo, que sofre alternâncias e sobreposições do ápice à crise.

No quarto capítulo, chamado “*O perfil dos trabalhadores*” com o intuito de situar nosso campo de estudo, apresentamos as principais ocupações do Polo, além do perfil

quantitativo cujo recorte engloba desde a instalação até a derrocada do Polo (2006-2016). A partir da caracterização em termos de sexo, faixa etária, nível de escolaridade, tempo de emprego, faixa salarial, analisamos de forma relacional, com o perfil qualitativo dos nossos entrevistados.

No quinto capítulo intitulado *“Estratégias empresariais de gestão da força de trabalho: a mudança no papel do Estado e os impactos sentidos no Polo Naval”* analisamos quais foram as táticas utilizadas para gerir a mão de obra, principalmente porque embora nosso foco não se detenha sobre a mudança no papel do Estado, argumentamos que é possível observá-las a partir de alguns indicadores. Desse modo, as mudanças em curso desde o ápice do Polo até seu ocaso, tendem a se expressar na forma de recrutamento, bem como pela flexibilidade funcional a partir da criação de um cargo fictício na hierarquia formal, assim como, através das formas de remuneração flexíveis e os “benefícios” dos trabalhadores. A partir do indicador sobre as condições de trabalho e as estratégias empresariais que possibilitaram a flexibilidade, abordamos as mudanças no Diálogo Diário de Segurança (DDS), que trata sobre como os empresários se utilizam disso para, em certa medida e sob certas justificativas, flexibilizar o trabalho.

No sexto capítulo chamado *“A reorganização do sindicato e a ação sindical no contexto do apogeu e crise do Polo: a mudança de eixo na luta dos trabalhadores”* trazemos a visão dos trabalhadores sobre sua trajetória, bem como as questões atinentes ao recrutamento, contratação, promoção e mobilização sindical. A partir disso, descobrimos um tipo de trabalhador com a trajetória profissional flexível, que intitulamos por “carreira de trecho”. Por fim, analisamos como os trabalhadores organizados, por meio de seu sindicato, agiram e reagiram diante do desmonte dessa indústria.



## **PARTE I**

### **DA METODOLOGIA UTILIZADA NA PESQUISA AO CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE: A ATUAÇÃO DO ESTADO EM RELAÇÃO ÀS POLÍTICAS PARA A INDÚSTRIA NAVAL**

## 1. A CIDADE DE RIO GRANDE: DINÂMICAS ECONÔMICAS E O PADRÃO DE DESENVOLVIMENTO EM DIFERENTES CONTEXTOS HISTÓRICOS

Este capítulo cumpre o objetivo de apresentar um quadro histórico – sem a pretensão de esgotar o assunto - sobre o desenvolvimento econômico da cidade de Rio Grande em seus ciclos industriais, assim como seus reflexos socioeconômicos. Isso nos permite contextualizar sociologicamente a instalação da indústria naval na primeira década do século XXI na região, principalmente no que tange aos períodos de desenvolvimento industrial e, por conseguinte, de criação de emprego. Está dividido em quatro seções, que intentam estabelecer as dinâmicas econômicas regional e nacional e como elas se conectam com a questão local da cidade de Rio Grande. Para tanto, apresentamos a metodologia que embasou a pesquisa e elaboração desta parte, no subitem a seguir.

### 1.1 CONTEXTUALIZANDO A PESQUISA: OS CAMINHOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS E OS OBSTÁCULOS DA PESQUISA EMPÍRICA

A metodologia empregada na presente tese é fruto de uma abordagem processual, conforme Elias (2008), por isso o primeiro capítulo intitulado: “A cidade de Rio Grande dinâmicas econômicas e o padrão de desenvolvimento em diferentes contextos históricos” e o segundo capítulo chamado “A atuação do Estado: períodos e políticas de Governo e o caso do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande”, descrevem a história, os ciclos econômicos e políticos articulados nacional e localmente. Neste sentido, Elias (1994a, 1994b, 2008) nos proporcionou as bases metodológicas – a qual perpassa o próprio desenvolvimento dos capítulos – que nos auxiliam na construção da primeira parte desta tese. A partir dessa metodologia podemos apreender as transformações ocorridas e que vinculam estes dois capítulos pela “noção de processo de formação mútua” (MENICUCCI, 1998, p. 21), conforme proposto por Elias (1994a; 1994b). Em linhas gerais, no que tange ao “processo de transformação mútua”, Elias (1994a; 1994b) analisa a psicogênese e a sociogênese do Estado Absolutista, isto é, as mudanças mútuas entre a estrutura da personalidade e as transformações na estrutura política da sociedade francesa. O autor desenvolve a análise numa perspectiva diacrônica – através do tempo – processual e relacional. De outro modo, ele explora como se configuram as sociedades considerando as relações entre os indivíduos e a estrutura que os

envolve historicamente, bem como as tensões que tais configurações carregam. Para o autor, as tensões sociais que as sociedades desenvolvem, ao chegar ao seu ápice de crise contêm as forças propulsoras para uma nova configuração. Entretanto a mudança ocorre de forma lenta e gradual e é esse processo que Elias descreve minuciosamente.

No caso do nosso estudo, observamos diacronicamente como as mudanças na esfera Federal, principalmente em termos de programas de Governo, impactaram o Rio Grande do Sul e a instalação do Polo na cidade de Rio Grande. Trata-se, portanto, de processos imbricados, relacionais, que dimensionam o desenvolvimento de forma diferenciada no território brasileiro, no decorrer dos Governos de Juscelino Kubitscheck (1958-1961) e de sua estratégia desenvolvimentista que se estendeu até a década de 1980, estando presente, portanto, no período da Ditadura Militar (1964-1985); passando de forma geral, pelo retraimento do papel do Estado na década de 1990, até a reassunção de seu papel no começo do século XXI. Isto é, intentamos analisar de forma processual o papel do Estado e seus efeitos na conformação da estrutura econômica, com relação aos tipos de empreendimentos que se instalaram na cidade e seus respectivos ciclos, ligados a dinâmica nacional de trabalho e desenvolvimento.

Como nossas indagações se voltaram para o tema do trabalho e desenvolvimento da região, fizemos a opção em analisar o objeto olhando a partir da contextualização histórica, a fim de assentar as bases de nossa abordagem sociológica. Por isso, no próximo segmento deste texto, atentamos para a história de Rio Grande e sua trajetória socioeconômica, com a finalidade de entender a dimensão de seu desenvolvimento recente, quando no início do século XXI, a cidade se constituiu no cenário da instalação do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande. Conforme afirmamos na introdução desta tese, fizemos um movimento de analisar o Polo como um novo território produtivo e de trabalho, que se estabeleceu em Rio Grande durante o governo Lula. Nesse sentido, o exemplo dos Polos Navais que se espalharam por diferentes regiões do Brasil, forneceu substrato de modo inquestionável para o debate sobre o “novo desenvolvimentismo” no Brasil. Ao mesmo em tempo que analisamos o Polo e sua relação com o desenvolvimento, como um processo mútuo e relacional, também nos interessou fazer um segundo movimento que foi o de analisarmos as condições de trabalho e suas configurações no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande. Feita estas considerações partimos para a descrição da abordagem metodológica adotada na pesquisa empírica.

Conforme Weber (1993), a apreensão da realidade na pesquisa sociológica requer a definição de critérios que nos possibilitam a ordenação conceitual da realidade empírica a fim

de conhecer determinado objeto, e ao fazê-lo deixamos de lado outras variáveis explicativas do fenômeno. Sabemos que não nos é possível abarcar e explicar todas as perspectivas de um fenômeno social e estabelecer uma verdade absoluta e imutável, por isso, cômicos dos limites do saber que produzimos, corroboramos com Weber pois “não queremos fornecer soluções, mas apontar problemas” que necessitam ser pesquisados (WEBER, 1993, p. 108).

Dito isto, introduzimos nosso contexto de pesquisa, bem como as motivações para estudar nosso objeto. Em 2014 começamos a cursar o doutorado em Sociologia na Universidade Federal do Paraná; alteramos nosso objeto de pesquisa em virtude da pertinência no contexto brasileiro. Assim, cumpre ressaltar que o objeto se impôs duplamente, em primeiro lugar por se tratar de uma política federal que soergueu a indústria naval brasileira e, em segundo lugar, pelo caráter inédito da política ao desconcentrar os estaleiros de regiões tradicionais do Brasil para outros locais que não dispunham de tradição no ramo da construção naval, caso da cidade de Rio Grande/RS.

O Polo Naval, embora tenha começado suas atividades em 2006, com a construção das áreas em que viriam a se instalar os estaleiros, foi inaugurado em outubro de 2010 e atingiu seu ápice em 2013, quando gerou 20 mil postos de trabalho e tendo entregado a Plataforma Semissubmersível (P-55), realizado a integração de módulos na P-58, a construção da FPSO P-63 e o casco replicante FPSO P-66. Em 2015 foi entregue o FPSO replicante P-67; e em 2016 os FPSO replicantes P-68; e P-69. Em dezembro de 2016, todos os trabalhadores do estaleiro ainda em pleno funcionamento foram demitidos, cerca de 3.200 possuíam vínculo direto, e a plataforma replicante P-71 fora abandonada com 50% conclusa no dique-seco<sup>4</sup>.

Embora já tenhamos adiantado, observamos que a própria dinâmica do objeto nos impôs um recorte da análise, no qual buscamos analisar um “antes”, considerado aqui até o período de *boom* do polo (2010-2014) e o depois (2015-2016). Mas ao que precisamente nos referimos quando relatamos que fomos interpelados pela necessidade de analisar um “antes e depois”?

Em março de 2014, foi deflagrada em Curitiba uma operação da Polícia Federal intitulada “Lava Jato”, que a princípio investigava organizações criminosas que praticavam o crime de lavagem de dinheiro em vários estados do país. Além disso, a operação também averiguava os crimes correlacionados aos grupos, tais como tráfico internacional de drogas, corrupção de agentes públicos, evasão de divisas, contrabando de pedras preciosas, entre

---

<sup>4</sup> “Dique em concreto com uma comporta de aço (Porta Batel) onde o navio é construído no plano horizontal e posto a flutuar, depois de pronto, por alagamento do dique”. Fonte: <http://www.navioseportos.com.br/site/index.php/glossarios/glossarios/dique-seco> Acesso em: 10 de jul. de 2016.

outros. Segundo a Polícia Federal do Paraná “a operação foi assim intitulada porque um dos grupos fazia uso de uma rede de lavanderias e postos de combustíveis para movimentar os valores oriundos de práticas criminosas” (AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. 17/03/2014).

De acordo com as divulgações na mídia, a princípio, esta investigação não tinha ligação com a indústria naval recentemente soerguida no Brasil, mediante uma ação de governo que tornou a Petrobras a principal cliente – este é um caso de monopólio, como ocorreu em benefício de outras empresas brasileiras na época, tais como a Friboi, por exemplo (BOITO JR, 2012), assim como no caso da antiga indústria naval brasileira (1960-1980) cujos principais armadores eram a Vale do Rio Doce e a Petrobras (PESSANHA, 2012). Todavia, no decorrer da investigação foi se expondo através do instrumento de colaboração premiada, que a indústria naval na figura da estatal Petrobras e de empreiteiras, estava envolvida.

Portanto, os desdobramentos da Operação “Lava Jato” impactaram o nosso objeto e, por conseguinte a pesquisa. Nesse sentido, o recorte de 2010 até 2014 corresponde ao período que antecede a deflagração da operação, com a inauguração do Polo na cidade, o anúncio do pré-sal, em consonância com a orientação do Governo Federal que priorizava as encomendas com índice de conteúdo nacional mínimo em 65%. Entretanto, de 2015 até 2016, apresentamos o colapso desta indústria que também está relacionada com a mudança do papel do Estado.

Assim, esse recorte também ocorreu porque a partir de 2015 os trabalhadores do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande começaram a perder seu poder de mobilização, o que se deve a entrega das encomendas, a desmobilização dos trabalhadores e ao contexto de crise vivenciado no Brasil. Este processo tendeu a se asseverar até o *impeachment* da presidente Dilma Rousseff, mas a derrocada do Polo Naval começou em novembro de 2016 com a alteração do índice de conteúdo local – fator chave que garantia a produção de plataformas no país. É neste contexto de desmonte da indústria naval que esta pesquisa foi realizada. Muito embora o foco não fosse captar o “antes” e o “depois”, uma vez que não prevíamos tal desmonte no futuro próximo, a abordagem das entrevistas, por exemplo, foi alterada para captar as principais mudanças sentidas pelos trabalhadores no marco temporal entre 2010 até 2014 e depois disso até 2016. Neste caso, os percalços da pesquisa se impuseram mediante o impacto da Operação “Lava Jato” no próprio objeto, fator que foi decisivo para o recorte temporal utilizado e que influenciou nossa pesquisa empírica, uma vez que a própria condução desta operação impactou negativamente os metalúrgicos e metalúrgicas navais de todo o Brasil.

Dito isto, em nossa pesquisa sobre o Polo Naval de Rio Grande nos debruçamos as configurações do trabalho no Polo, consideramos o seu soerguimento, mas nos centramos entre o período de inauguração até o apogeu, e da crise até a derrocada. Sobre o trabalho, observamos o caráter híbrido e suas alternâncias no que tange a organização do processo de trabalho e as modalidades de flexibilidade presente no Polo e que sofrem alterações nos dois momentos: de 2010 a 2014; e de 2015 a 2016. As mudanças se expressam na trajetória dos trabalhadores, no recrutamento, na remuneração flexível, na flexibilidade funcional e na forma de organização dos trabalhadores em torno do Sindicato. Cabe registrar que o desafio nesta pesquisa foi também o de observar as mudanças ocasionadas pela Operação “Lava Jato”, pela crise política e econômica e seus impactos imediatos no setor Naval do país e na cidade de Rio Grande, no trabalho e nas condições de trabalho<sup>5</sup>.

A cada etapa da Operação “Lava Jato”, notávamos o campo mais retraído, e os trabalhadores e trabalhadoras, até mesmo avessos à pesquisa. Por exemplo, na época da pesquisa de campo um trabalhador nos avisou que eles estavam impedidos de participar de conversas ou conceder qualquer tipo de entrevista que envolvesse o estaleiro em que trabalhavam, a despeito do termo de compromisso que garante o anonimato do entrevistado. De certa forma, atribuímos a este fator, entre outros, às vinte e oito entrevistas marcadas e a realização de apenas quinze ao total. Todas as entrevistas tiveram sua duração entre uma hora e meia, ou duas horas, foram realizadas individualmente e transcritas pela pesquisadora. O tratamento das entrevistas foi realizado mediante análise descritivo-interpretativa, assegurando o anonimato do entrevistado, conforme termo de Consentimento assinado pelos mesmos, que posteriormente receberam nomes fictícios designados juntamente com a função ou cargo ocupado. No momento das entrevistas, todos os entrevistados eram trabalhadores com vínculo empregatício direto.

Consideramos que o objeto de pesquisa e o seu contexto indicam as metodologias mais adequadas para compreendê-lo. Para tanto, a pesquisadora necessita se apropriar de textos metodológicos, que a auxiliem também a “enxergar” o objeto de pesquisa sociologicamente. Nesse sentido, apresentamos a seguir as balizas metodológicas que forneceram as bases para o desenvolvimento da presente pesquisa empírica.

Pires (2010) apresenta a ideia de uma metodologia geral para as ciências sociais, bem como expõe a especificidade que as descobertas no campo das mesmas possuem: “nas ciências sociais descobre-se, frequentemente, o que se tornou invisível por excesso de

---

<sup>5</sup> Fomos, de certo modo, pioneiras em um estudo que fizemos em parceria em mostrar a relação entre a crise no Polo e a Operação Lava Jato. Sobre isso, ver artigo D’Avila e Bridi (2017), Cadernos Metrópole.

visibilidade” (2010, p. 51). De acordo com o autor, “as ciências sociais não podem se contentar exclusivamente com os métodos científicos usuais, visando evidenciar o que está escondido [...] daí a importância, entre outras coisas, de dispor de investigações quantitativas e qualitativas” (PIRES, 2010, pp. 52-53). E neste sentido, realizamos uma pesquisa exploratória junto ao sindicato dos trabalhadores em julho de 2014, visitamos o campo e fizemos uma visita guiada a um estaleiro em novembro do mesmo ano<sup>6</sup>. Além de realizarmos a coleta de informações em jornais e materiais que versavam sobre o Polo Naval, desde sua instalação, nos ocupamos da análise bibliográfica pertinente, e um debruçar sobre a história de Rio Grande que permitiu identificar e correlacionar os ciclos industriais da Região estudada, atentando também para a dimensão do trabalho e sua relação com o desenvolvimento da cidade principalmente nos períodos em que o Estado foi indutor de políticas.

Reconhecendo a necessidade de diálogo a partir de várias fontes, nossa metodologia envolveu também a coleta e análise de dados sobre emprego junto aos órgãos oficiais brasileiros: a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), bem como ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Foram utilizados também os dados sobre o Rio Grande do Sul obtidos através da Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser (FEE).

Para a construção do objeto, adotamos, portanto, uma metodologia quantitativa e qualitativa, de maneira complementar. Com o fito de observar os dois momentos do Polo, o reconstruímos heurísticamente com base em levantamento de reportagens de jornais no período de 2005 a 2017, materiais do sindicato, leitura de trabalhos acadêmicos sobre o tema, participação nos debates sobre o setor, principalmente sobre o desmonte do mesmo na Audiência Pública “Situação e perspectivas do Polo Naval em Rio Grande” realizada em março de 2017 na Universidade Federal de Rio Grande (FURG) - a qual contou com mil e quinhentos participantes, em sua maioria trabalhadores e trabalhadoras desempregados, além do sindicato dos trabalhadores, sindicato dos trabalhadores metalúrgicos de outros estados, deputados, senadores, representantes da área do comércio, entre outros representantes de entidades de classe.

Para a presente tese, inicialmente tínhamos como objetivo entrevistar, pelo menos, um trabalhador de cada etapa de construção da plataforma, mas no percurso do trabalho de campo tornou-se evidente a dificuldade em cumpri-lo. As entrevistas ocorreram entre janeiro

---

<sup>6</sup> Para a qual fui gentilmente convidada pelo prof. Dr. Pedro Robertt. A equipe era composta pelo Prof. Dr. Francisco Vargas, o Prof. Dr. Pedro Robertt, Ana Cristina Porto Fabres (Mestre em Ciências Sociais UFPel); Pedro Marchioro (Mestre em Sociologia UFPel), Ana Paula Ferreira D’Avila (doutoranda UFPR), Berenice Salvador (Mestre em Sociologia).



a setembro de 2016. Do total das vinte e oito marcadas com trabalhadores e representantes sindicais, foi possível realizar 15, e, portanto, num ambiente em que os efeitos da crise no setor já vinham se espraiando. Das quinze entrevistas realizadas, duas foram com dirigentes sindicais representantes dos trabalhadores, sendo que a entrevista com o presidente do sindicato – em abril de 2016 - ficou incompleta, pois o mesmo teve que se ausentar para resolver uma manifestação que estava em curso. Em seguida, o presidente se afastou de suas funções para concorrer ao cargo de vereador nas eleições municipais, situação que nos levou a entrevistar o presidente interino do sindicato. As demais treze entrevistas foram realizadas com doze trabalhadores homens e uma trabalhadora, sendo que todos assinaram o termo de consentimento depois de lido e explicado por nós.

Dado nosso contexto de pesquisa, chegamos aos nossos entrevistados a partir das indicações que eles mesmos forneciam, após a realização de cada entrevista. Justificamos, assim, o uso da técnica “*snowball*”, devido à dificuldade na realização das entrevistas (BIERNACKI; WALDORF, 1981). A partir desse critério, partimos para o campo no qual após cada entrevista um trabalhador indicava o outro, constituindo, portanto, uma amostra mediante “cadeias de referência”, intitulada “*snowball*” ou “bola de neve” (BIERNACKI; WALDORF, 1981). Por se tratar de uma amostra não probabilística e devido ao próprio recorte da pesquisa, não podemos generalizar os resultados sobre as configurações do trabalho nos estaleiros brasileiros, mas sim compreender o fenômeno em suas particularidades no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande/RS.

O fato de cursar o doutorado na Universidade Federal do Paraná (UFPR), sediada em Curitiba, reconhecida também entre os entrevistados como a “cidade da Operação Lava Jato” causou alguns desconfortos durante a leitura do termo de consentimento, em algumas entrevistas, os quais tiveram de ser esclarecidos pela pesquisadora através do “*rapport*” ou “quebra de gelo” (PIRES, 2010). Por vezes, houve a necessidade de uma explicação mais detalhada do conteúdo que constava no mesmo e da diferenciação do escopo da pesquisa o qual, obviamente, não incluía a dimensão jurídica do problema.

Entrevistamos trabalhadores que desempenhavam diferentes funções no Polo Naval, como veremos no capítulo quarto quando traçamos o perfil dos entrevistados. Aqui apresentamos, em linhas gerais, o perfil dos entrevistados e as questões realizadas.

A maioria dos entrevistados - dez deles - são naturais de Rio Grande, os demais são oriundos de Santa Vitória do Palmar, Dom Pedrito, Júlio de Castilhos e um só é de outro estado, precisamente de Fortaleza (Ceará). O grupo de entrevistados têm o membro mais novo

com vinte e quatro (24) anos e o mais velho com sessenta anos (60). Em relação a como se declaram a respeito de sua cor: nove se autodeclararam brancos, três pardos e um se autodeclarou negro. Oito dos entrevistados têm filhos. Com relação ao grau de escolaridade, três entrevistados estão cursando a graduação (engenharia civil, geografia e, engenharia de controle e automação), seis possuem o ensino médio completo, um tem o ensino fundamental completo, dois possuem o primeiro grau incompleto e por fim, somente um tem o ensino médio incompleto. A maioria dos entrevistados são do sexo masculino, a despeito de nossos contatos com trabalhadoras, entrevistamos somente uma.

Dos trabalhadores entrevistados, um é operador de ponte rolante, responsável por movimentar as chapas de aço que se destinam para as oficinas e lá recebem uma pintura antioxidante e uma identificação feita por um braço mecânico (operado por um computador); um pintor industrial, que trabalha na fase de acabamento da plataforma pintando-a toda antes desta ser lançada ao mar; um mecânico em manutenção do estaleiro, o qual realiza a manutenção das bombas de ar, do oxigênio, entre outras atividades; um soldador que trabalha soldando as chapas entre si, até formarem um bloco; uma montadora de andaime, responsável pela montagem e desmontagem de andaimes várias vezes ao dia, estes são montados seguindo as coordenadas que constam no megabloco, uma espécie de identidade que cada um contém; um segurança patrimonial, o qual é responsável por zelar pela segurança dos materiais do estaleiro e por observar a conduta dos trabalhadores com relação a estes materiais; um estagiário do setor de projeto e planejamento, responsável por atualizar os projetos de cada plataforma de acordo com as alterações que são feitas ou adaptações na plataforma durante a construção; um encarregado do setor de sub montagem e estruturas elétricas, responsável por coordenar uma equipe de soldadores que montam os blocos; dois montadores de andaime, os quais desempenham as mesmas atividades que a montadora; um montador de tubulação que analisa o plano geométrico das tubulações antes de montá-las na plataforma; o presidente do sindicato dos trabalhadores, cuja entrevista ficou incompleta; um encanador industrial, que monta a tubulação na plataforma; um supervisor de elétrica e instrumentação, que realiza a instalação e teste de toda a parte elétrica e de instrumentos na plataforma e também acompanha a mesma durante seis meses em alto mar; e uma entrevista com o presidente interino do sindicato dos trabalhadores.

Com a pesquisa de campo realizada e a análise da bibliografia sobre o tema, organizamos nosso estudo. Conforme dito anteriormente, estabelecemos analiticamente dois períodos: o processo de inauguração e o ápice do Polo Naval e *Offshore*, o qual intitulamos

como panaceia e que compreende os anos de 2010 até 2014, ano em que realizamos nossa primeira incursão em campo, quando foi deflagrada a Operação “Lava Jato” e se instalou um clima de incerteza conforme verificamos na pesquisa exploratória. O segundo período no ano de 2015 até 2016, caracterizou-se pela crise, declínio e falência da indústria naval na cidade de Rio Grande. Todavia, foi justamente neste segundo período que realizamos a pesquisa e as entrevistas.

Para interrogar os dados empíricos, adotamos como referencial os autores que analisam o contexto de crise do capitalismo e a configuração do regime de acumulação flexível (HARVEY, 2000). No que tange ao foco desta tese, consideramos que a reorganização da indústria naval brasileira ocorreu sobre um padrão de “acumulação flexível” (HARVEY, 2000), baseada em cadeias produtivas organizadas em modalidades flexíveis, com partes da produção externalizadas, contratação de mão-de-obra flexível, adoção massiva do trabalho terceirizado, do trabalho temporário, por projeto, com vistas a atender a produção por encomenda. Segundo Harvey (2000, p. 140), a acumulação flexível, inaugurada em meados dos anos 1970, principalmente depois da crise do petróleo que atingiu os diversos países do mundo em graus distintos “se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo”. A flexibilidade significa, portanto, uma liberdade maior concedida às empresas para contratar e demitir seus trabalhadores e implica, por outro lado a desregulamentação dos direitos e conquistas desses trabalhadores (KREIN, 2001) podendo tornar as condições de trabalho precárias<sup>7</sup>. Para Harvey (2000), a acumulação flexível além de se contrapor a rigidez do fordismo também se apoia em setores de produção novos, em inovação tecnológica e organizacional e nas mudanças no âmbito do Estado e da política. Foi nesse contexto de um regime de acumulação flexível que se estabeleceu o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande, contudo observamos as variações assumidas no contexto de crise, que caracterizam o padrão da indústria naval brasileira, e assim analisamos os contornos assumidos no caso em estudo.

---

<sup>7</sup> Como fenômeno processual a flexibilização, pode ser entendida como: “- Liberdade por parte da empresa para despedir uma parte de seus empregados, sem penalidades, quando a produção e as vendas diminuem; Liberdade da empresa, quando a produção necessite, de reduzir o horário de trabalho ou de recorrer a mais horas de trabalho, repetidamente e sem aviso prévio; Poder da empresa de pagar salários reais mais baixos do que a paridade de trabalho, seja para solucionar quedas temporárias de negociações, seja para que ele possa participar de uma concorrência internacional; Possibilidade de a empresa subdividir a jornada de trabalho em dia e semana de sua conveniência, mudando os horários e as características (trabalho por turno, por escala, em tempo parcial, horário flexível etc.); Liberdade para destinar parte de sua atividade a empresas externas; Possibilidade de arrendar os trabalhadores (trabalho temporário), de fazer contratos por tempo parcial; de um técnico assumir um trabalho por tempo determinado, para treinamento; de criar o trabalhador para-subordinado e outras figuras emergentes do trabalho atípico, diminuindo o pessoal efetivo a índices inferiores a 20% do total da empresa” (VASAPOLLO, 2005, p. 375).

Segundo Leite (2009, p. 67), diante de um processo que conduz a mudanças profundas nas esferas econômicas, sociais e políticas, estabelecem-se um período de crise no qual “torna-se clara a insuficiência do quadro conceitual disponível para a apreensão da realidade atual”. Ademais, alerta a autora, de que o uso dos conceitos como flexibilização (entendido como introdução de estratégias inovadoras no que tange a organização do processo de trabalho, dos contratos, entre outras), informalização e precarização de forma descontextualizada e a-histórica podem perder sua capacidade heurística. Assim, a autora propõe a necessidade de reencontrar a capacidade explicativa desses conceitos devidamente vinculados às realidades investigadas, não sendo possível, nos termos de Bridi (2010) tomá-las como *a priori*. Dessa forma, é fundamental compreender o entorno social, apreender as configurações do trabalho e dos trabalhadores, olhando-os historicamente, com vistas a captar as mudanças, bem como os novos conteúdos e variações que estes adquirem nestes contextos.

Nesse sentido, o Polo Naval e as atividades focadas nesta pesquisa, se organizam em moldes flexíveis, mas esta adquire conteúdo específico de acordo com os momentos vivenciados pelos trabalhadores.

Com o intuito de identificar as possíveis mudanças no que tange ao conteúdo da flexibilidade entre o *boom* até a crise do Polo, nosso roteiro de entrevista foi elaborado através do estabelecimento de quatro blocos de perguntas – que constam no apêndice desta tese: a) local de trabalho; b) condições de trabalho; c) jornada de trabalho; e d) relação sindical. Em cada categoria, haviam indicadores operacionalizados através das perguntas. Cumpre ressaltar que, estas categorias foram formadas analiticamente, pois se apresentam imbricadas na realidade empírica.

Para tanto, as questões do bloco sobre o local de trabalho, versavam sobre a divisão do trabalho e tinham por objetivo compreender a organização do processo de trabalho. Ainda nesta categoria obtivemos os indicadores de trajetória profissional, que revelaram a flexibilidade da mesma. Para analisar esta e outros tipos de flexibilidade, utilizamos o cruzamento das respostas nas três categorias (local de trabalho, condições de trabalho e jornada de trabalho), com o intuito de identificar e caracterizar a flexibilidade de trajetória, a forma de recrutamento; a flexibilidade funcional; e a remuneração flexível, explicadas oportunamente.

Com o objetivo de compreender as modificações do papel do Estado, mais precisamente como elas refletiram no Polo, correlacionamos as condições de trabalho, no que tange a segurança, através da realização do DDS, com a reorganização sindical e a

transformação da ação sindical no contexto de crise. Elaboramos um roteiro de entrevista para o sindicato dos trabalhadores, que contemplasse a reconstrução desta trajetória e as perspectivas futuras, com o fito de observar a posição dos trabalhadores sobre o movimento sindical de sua categoria.

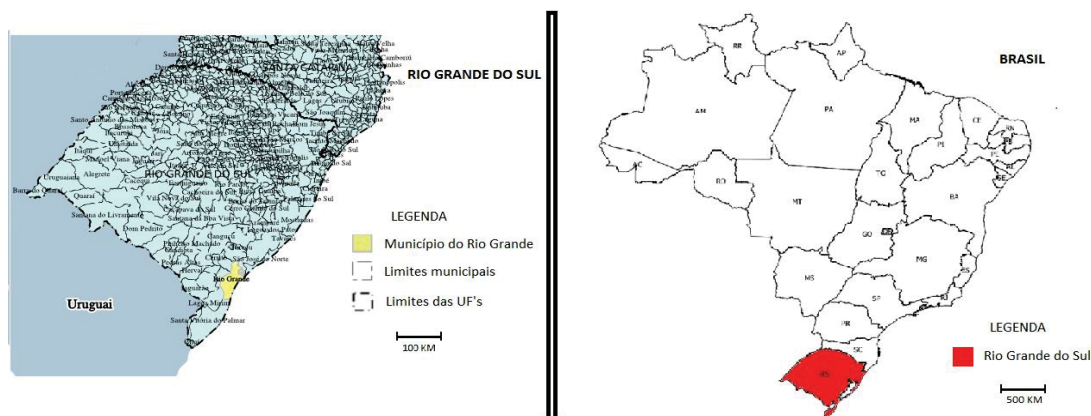
Feito esses esclarecimentos teóricos e metodológicos, passamos no próximo seguimento a descrever e analisar o padrão de desenvolvimento de Rio Grande caracterizado por ciclos bem marcados com auges e crises como veremos, o que nos permitiu tomar o desenvolvimento do Polo Naval como o ciclo econômico mais recente e de curta duração.

## 1.2 RIO GRANDE E SEUS PERÍODOS INDUSTRIAIS: DE PORTO NO PERÍODO IMPERIAL BRASILEIRO DO SÉCULO XIX AO POLO NAVAL E *OFFSHORE* DO SÉCULO XXI

Esta seção está voltada para a apresentação dos ciclos industriais de Rio Grande, ainda nos séculos XIX e XX, ligados a indústria têxtil, ao frigorífico Swift e a indústria pesqueira, entrelaçada com a trajetória de desenvolvimento do estado e do país, a fim de descrever a formação histórica da cidade, a partir de uma relação dinâmica com o padrão de desenvolvimento ora vivido.

A cidade peninsular de Rio Grande, fundada em 1737, entre a desembocadura da Lagoa dos Patos e o saco da Mangueira (MARTINS, 2006, p. 25), situa-se no extremo sul do Estado do Rio Grande do Sul (fig. 1), e está localizada cerca de 340 km de Porto Alegre, possuindo uma área de 2.709,522 km<sup>2</sup>. Ao Norte o município de Rio Grande é “limitado pela cidade de Pelotas e pela Laguna dos Patos, a leste pelo Oceano Atlântico e pelo Canal do Rio Grande, a oeste pelos municípios de Capão do Leão e Arroio Grande e pela Lagoa Mirim, e ao sul pelo município de Santa Vitória do Palmar” (SOUZA, 2014 *apud* D’AVILA DA ROSA, 2016, p. 14).

FIGURA 1 – LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DA CIDADE DE RIO GRANDE/RS, EM VERMELHO



Fonte: Débora Freitas (arquivo pessoal: 28/11/2017). Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA;  
Site: IBGE Mapas <[www.mapas.ibge.gov.br](http://www.mapas.ibge.gov.br)>

Conforme dito acima, Rio Grande é marcado por impulsos industriais, isto é, pela industrialização e urbanização desde o final do século XIX. Desde sua fundação enquanto cidade se destaca pela sua localização fisiográfica, a qual lhe proporcionou vantagens na instalação do primeiro Porto, servindo como um “polo atrativo às fábricas” (MARTINS, 2006, p. 29-30). Martins (2006, p. 25) argumenta que, a cidade foi impactada pelos períodos industriais que possibilitaram certo nível de desenvolvimento econômico. Em sua análise o autor caracteriza dois grandes períodos, a saber: o primeiro intitulado como industrialização dispersa<sup>8</sup> e compreende dos anos de 1874 até 1960; e o segundo de 1970 até 1990 com a instalação de um distrito industrial e terminais portuários (MARTINS, 2006). Em nossa análise, partimos da caracterização de Martins (2006) a fim de compreender o contexto da instalação da indústria naval na cidade.

Assim sendo, segundo o autor, a indústria que começou a se instalar no século XIX, entre 1822 e 1874 - período do Império brasileiro - está estritamente correlacionada ao capital comercial e à mão-de-obra imigrante. Para tanto, foi essencial a instalação de Portos na região devido a sua localização geográfica privilegiada, servindo de aporte ao escoamento de produtos. Nesse sentido houve a construção de um primeiro Porto fundado em 1823, hoje chamado Porto Velho que abriga: a) área de carga geral para navegação interior; b) ensino e pesquisa; c) turismo e lazer; d) terminal de passageiros; e) área pesqueira; f) área militar, e g) área de serviços (SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE, 2011, p. 2).

<sup>8</sup> Industrialização dispersa segundo Cano (1985 *apud* MARTINS, 2006, p. 26) entendida como uma indústria relativamente descentralizada, explicada pelos complexos regionais pouco integrados em âmbito nacional, tendo cada região sua própria economia. Essa industrialização era induzida pelo setor exportador e se estendeu até a crise de 1929.



Em 1915, já no contexto da República Velha (1889-1930) fora inaugurado o Porto Novo. A *Compagnie Française* do Porto do Rio Grande do Sul construiu os molhes<sup>9</sup> da barra, melhorou o Porto Velho e ergueu o Porto Novo, que foi “arrendado a mesma por 67 anos, mas em 1918 devido às altas taxas cobradas pela empresa, o Estado obteve, por meio da União, a encampação de todas as estruturas portuárias” (NEVES, 1980; MARTINS, 1997 *apud* MARTINS; PIMENTA, 2004, p. 91-92). Segundo Martins e Pimenta (2004), a infraestrutura do Porto Novo foi construída com 1.543 metros de cais, com 10 metros de profundidade, e atrás do cais uma área foi aterrada para construção de “12 armazéns de 100 metros por 20 metros de largura” cada um<sup>10</sup>. Durante a construção, a *Compagnie Française* “empregou em torno de 4 mil trabalhadores. Isso representou uma leva de imigrantes vindos para a cidade de vários locais do Rio Grande do Sul e até mesmo de fora do País” (MARTINS; PIMENTA, 2004, p. 91). Segundo os autores, esta empresa também construiu usinas elétricas para abastecer o Porto e uma parte da cidade.

No Brasil de 1880 a 1930 a implantação de ferrovias, instalações portuárias ou usinas hidrelétricas visava atender às necessidades de exportação do país. Segundo Barat, Campos Neto e Paula (2014, p. 32), as infraestruturas

foram concedidas a sociedades anônimas – em geral estrangeiras – que investiram e exploraram esses serviços, sendo os critérios de retorno do capital investido definidos por interesses de investidores externos. Ferrovias, portos, geração e distribuição de energia elétrica e, posteriormente, saneamento e telefonia, eram todos serviços prestados por empresas inglesas, francesas, americanas ou canadenses. A expansão destes serviços foi feita por concessionárias privadas e controlada por departamentos da administração direta do governo.

Os autores definem o período como uma “economia aberta, pautada pelo liberalismo econômico” no qual os “interesses e processos decisórios eram predominantemente privados” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 32). Depois da crise de 1930 este período entrou em declínio, e “estancou abruptamente o ciclo liberal-exportador (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p.33)”.

---

<sup>9</sup> Os Molhes da Barra de Rio Grande, considerados uma das maiores obras de Engenharia Oceânica, foram construídos para dar segurança à navegação. No início do século passado, o lugar era conhecido pelos problemas de acesso perigoso e risco de naufrágios. A construção dos molhes aconteceu entre 1909 e 1915 (...). Os molhes são constituídos por dois quebra-mares construídos com gigantescas pedras que avançam 4 km no Oceano Atlântico. Um deles está localizado no município de Rio Grande e o outro em São José do Norte (PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE). Fonte: <http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/atrativos-turisticos/detalhes+1b3,,molhes-da-barra.html> Acesso em: 15 de ago. 2017.

<sup>10</sup> Em 2011 este espaço, segundo Plano Diretor do Porto de Rio Grande, o Porto Novo abriga as seguintes instalações: a) área de turismo, lazer e preservação ambiental; b) área militar; c) área de carga geral; d) área de “Roll-On/ Roll-Off” (navio especial que a carga embarca e desembarca sobre rodas); e) área de contêineres e fertilizantes; f) área de construção e reparo naval; g) área de expansão da duplicação da BR- 392 (SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE, 2011, p. 2).

Conforme dito anteriormente, o período entre 1874<sup>11</sup> até 1910 também é caracterizado por uma industrialização dispersa, isto é, descentralizada, mas cumpre ressaltar que os períodos econômicos da cidade de Rio Grande não ocorreram *pari passu* com a industrialização nacional (MARTINS, 2006, p. 100). Apenas em termos de indústria têxtil em ambas as escalas esta indústria representou a “gênese do processo de desenvolvimento industrial nacional e da cidade do Rio Grande” (MARTINS, 2006, p. 101). Para o autor, o primeiro ciclo industrial da cidade se iniciou em 1874 e perdurou até 1960 – perpassando do Brasil Império (1822-1889) até a Primeira República (1889-1930) -, sendo capitaneado pela Rheigantz, a indústria têxtil.

Sendo assim, a primeira indústria que se instalou na cidade de Rio Grande – assim como em âmbito nacional – era do ramo têxtil, a indústria citadina atendia ao mercado regional, ao nacional e se voltava para o exterior. O complexo industrial têxtil Companhia União Fabril Rheigantz<sup>12</sup>, fundado em 1874, foi o marco inicial da industrialização da cidade, e em 1891 a Companhia fundou a fábrica de chapéus em Pelotas. Assim já no ano de “1896 a firma possuía 3 fábricas, uma de tecidos de lã, uma de tecidos de algodão e uma de aniagem<sup>13</sup>, com um total de 90 operários (...) o sul do estado possuía, nos anos setenta do século passado [século XIX], uma economia muito mais comercializada que o Norte” do Rio Grande do Sul (SINGER, 1977, p. 171).

Além dos vultuosos investimentos da Rheigantz, outras fábricas também de imigrantes, se instalaram no final do século XIX, contribuindo para a diversificação industrial da cidade. Em 1876 duas fábricas se instalaram: a primeira, Fábrica Aliança produzia

---

<sup>11</sup> Segundo Targa (1988), o Rio Grande do Sul possui uma gênese econômica e social própria no período do correspondente ao Brasil Império. Para o autor, enquanto que no país predominava a propriedade fundiária; a agricultura de exportação e o escravismo, no Rio Grande do Sul o escoadouro de produtos não era o mercado mundial, mas o próprio mercado brasileiro. A grande propriedade não era escravista, nem agrícola, mas sim a pecuária extensiva que tinha um baixo nível de absorção da força de trabalho, e tornava inadequada a utilização de escravos, conforme nos diz o autor, o cavalo era o instrumento de trabalho, e um meio de evasão para o Uruguai e a Argentina - países não escravistas. Além disso, “os trabalhadores da pecuária também serviam como efetivo militar dos pecuaristas nas guerras de fronteira” (TARGA, 1988, p. 150). O setor característico por utilizar mão de obra escrava era o do charque – centrado na cidade de Pelotas -, mas para o autor a produtividade era muita baixa e concorria com a Argentina e Uruguai, cujo produto similar vendido no Brasil era menos caro. Além disso, durante o Império o estado foi o único em que os pecuaristas obtiveram o poder político regional. Esses fatores possibilitaram a colonização e futuramente implicam consequências que resultaram no desequilíbrio regional.

<sup>12</sup> “Instalada em um terreno cedido pela municipalidade de 143.000<sup>2</sup>, e com área coberta de 43.00m<sup>2</sup> a empresa logo se tornou um ícone fabril de referência para o município, visto que empregava uma parcela significativa da população ativa que residia na cidade nas primeiras décadas do século XX” (MARTINS, 2006, p. 106-107). Além da fábrica, em 1885, foi construída ao lado dela uma vila operária na qual as casas eram alugadas aos trabalhadores da fábrica. Ademais foram construídas casas de acordo com a nacionalidade e cargo que o funcionário ocupava, além de um hotel construído em 1911, intitulado Cassino dos Mestres.

<sup>13</sup> Tecido grosseiro de juta, linho cru ou outra fibra vegetal, usado especialmente na confecção de sacos e fardos (HOUAISS, 2003, p. 287).



charutos e cigarros; a segunda, foi a Cunha Amaral Cia., uma empresa de importação e exportação que depois deu origem a uma indústria moageira, destinada a transformação de peixe e de frutas. Em 1889, foi fundada uma fábrica de calçados: Beneri & Farinha; no mesmo ano também foi fundada a Leal, Santos & Companhia<sup>14</sup>, tratava-se de uma “filial de uma empresa portuguesa que beneficiava alimentos em conserva e posteriormente [em 1906] produziria biscoito no Brasil” (MARTINS, 2006, p. 118). No ano de 1891 foi fundada a fábrica Poock & Cia. de Charutos; em 1894 fora fundada a Cia. de Fiação e Tecelagem Ítalo-brasileira, que trabalhava com a manufatura do algodão, cuja produção resultava em vários tecidos; no mesmo ano fora fundada a S.A Moinhos Rio-grandense que atuava no ramo alimentício fabricando farinha de trigo; em 1902 a Llopart Cia que fabricava alpargatas e calçados – a mesma encerrou suas atividades em 1930; quatro anos depois foi fundada, no ano de 1906, a Companhia de Conservas Rio Grande, que atuava no gênero alimentício.

Com a abolição da escravidão (1888) e a queda do Império (1889), surgiu a Primeira República, que conferiu autonomia aos estados da Federação brasileira. Em termos do estado do Rio Grande do Sul, de acordo com Herrlein Jr (2002, p. 649) “a partir do terceiro [em 1913] dos cinco mandatos de ‘presidente’ do Estado, Borges de Medeiros”, que governou por 25 anos<sup>15</sup>, houve a implantação da política intitulada de “socialização dos serviços públicos”, isto é, a promoção da estatização dos serviços públicos, entre as iniciativas estavam: o apoio “ao processo de colonização, combate ao contrabando, estimulou a indústria regional e o desenvolvimento dos transportes fluviais e ferroviários, acabando por encampar os Portos de Porto Alegre e de Rio Grande, bem como a rede ferroviária” (HERRLEIN JR, 2002, p. 649), ao passo em que atraía para o estado frigoríficos estrangeiros, tais como o Swift (que se instalou em Rio Grande em 1917) além de estabelecer uma aliança com as classes emergentes. Nesse sentido, no governo de Borges de Medeiros o Porto de Rio Grande passou para administração pública.

No âmbito nacional, a industrialização dispersa, de modo geral corresponde a conjuntura política da República Velha (1889-1930), que para o estado do Rio Grande do Sul foi uma época caracterizada pelo desenvolvimento original endógeno, ligado a pauta agroexportadora expressiva. Este tipo de desenvolvimento econômico “estabeleceu-se nos marcos de um relativo isolamento regional e de uma economia nacional ainda pouco

<sup>14</sup> A empresa trocou de proprietária no decorrer das décadas, e em 2006 estava instalada no Distrito Industrial de Rio Grande, sendo “controlada desde 1996 pelo grupo argentino Benvenuto – grupo líder no enlatamento de conservas naquele país” (MARTINS, 2006, p. 119).

<sup>15</sup> Fonte: [http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/borges\\_de\\_medeiros](http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/borges_de_medeiros). Acesso em: 07 de mar. 2017. Ver mais em: Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001.

integrada” (HERRLEIN JR, 2002, p. 648), nacionalmente esta economia possuía um caráter subsidiário. O período da industrialização dispersa, induzida pelo setor exportador, começou a se modificar, a partir das alterações da economia nacional na década de 1930, “a economia fabril citadina se voltava cada vez mais para o exterior, ficando à mercê e dependente das oscilações internacionais, como a Grande Depressão e a Segunda Guerra Mundial” (MARTINS, 2006, p. 157). Ao passo que, no âmbito do mercado interno, empresas de outras partes do Brasil se instalavam na cidade e região.

Em 1917, fora instalado o frigorífico Cia. Swift<sup>16</sup>, cujo principal produto era carne e derivados. Em 1923 temos quatro empreendimentos instalados na cidade: a fábrica de pescado industrial Eduardo Ballester Indústrias de Pescados; o Plano Inclinado Rio-Grandense Luiz Lorea voltado para construção e reparação naval, atuando com ferro, bronze e mecânica; a fábrica de Juta Sociedade Industrial LTDA, que era uma fábrica de aniagem; e a Luiz Lorea & Cia, que produzia óleo vegetal. No ano de 1929 a Cordoaria São Luiz, atuava no ramo da aniagem e produzia cordas (MARTINS, 2006). Segundo o autor, essas empresas em sua maioria existiram até a década de 1960, resistindo, portanto, aos movimentos de crescimento e estagnação da economia citadina (MARTINS, 2006).

Do final dos anos 1920 até 1940, os setores nos quais o trabalho assalariado era expressivo na economia gaúcha no meio urbano, eram compostos pela indústria, pelo comércio e os serviços, ao passo que nas zonas rurais eram a pecuária e a lavoura de arroz. Nesse âmbito estadual, a ação política dos governos, baseada numa autonomia política que durou durante a Primeira República, “esteve voltada para integração e ampliação do mercado interno, para o fortalecimento e a diversificação da economia estadual” (HERRLEIN JR, 2002, p. 649). Segundo Targa (1988, p. 148) o estado se diferenciava dos demais do âmbito brasileiro, devido às características ímpares de sua acumulação, as quais consistiam em uma “base fundiária peculiar, autonomia e isolamento econômico e político do Rio Grande do Sul durante a Primeira República”, além de possuir uma classe dominante díspar. Na Primeira

---

<sup>16</sup> Devido à decadência das Charqueadas de Pelotas e a necessidade de novos modos de manufatura para a carne, se instalou entre 1917-1918, o frigorífico de capital norte-americano, Cia. Swift S.A. do Brasil, o qual “tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne, e produzia de acordo com o padrão taylorista-fordista, ou seja, a produção era fragmentada e em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido à Primeira Guerra Mundial, a cidade logo expandiu suas atividades e constituiu-se em um importante polo econômico para o município. O frigorífico abatia até mil reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1.500 funcionários. Seus produtos, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo” (MARTINS; PIMENTA, 2004, p. 92). A decadência das Charqueadas, pode ser compreendida nos termos de Furtado (1972), isto é, no contexto da Revolução Industrial houve a modernização das formas de consumo e, por conseguinte surgiu a necessidade de os países desenvolvidos obter produtos das economias exportadoras de produtos primários, como o Brasil.

República coexistia dois tipos de acumulação centrados entre São Paulo<sup>17</sup>, epicentro do ciclo cafeeiro e no Rio Grande do Sul (TARGA, 1988). O estado era dirigido pelo Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), sua base ideológica, cujo referencial era o positivismo, era coesa e respeitava a hierarquia de um partido político moderno. A decadência da pecuária, entre outros fatores, veio a solapar as velhas oligarquias desse setor, decaindo a sua posição econômica, o que, por conseguinte, favoreceu o deslocamento político, muito embora esta ruptura tenha se dado na base de muita violência (HERRLEIN JR, 2002).

Segundo Arend e Cario (2010), o estado do Rio Grande do Sul, caracterizou-se no período da Primeira República como um desenvolvimento ‘voltado para dentro’. Liderado pelo Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), pela burguesia e propunha a transformação da economia mediante uma relativa autonomia necessária da mesma, através da diversificação da produção e ampliação das suas relações capitalistas<sup>18</sup>.

O primeiro ciclo industrial se desenvolveu durante o final do Império até os 1960. De acordo com Martins (2006), a indústria brasileira estava organizada em complexos regionais, até o final do século XIX. Por conseguinte, as economias regionais desenvolviam-se isoladamente, dispersas pelo espaço nacional. Um dos fatores que contribuía para este isolamento, era a falta de vias terrestres para comunicação entre as regiões. Nesse sentido, a produção era escoada principalmente pelos mares e aportava nas cidades que dispunham de portos para tanto, bem como a “expansão de economias voltadas para o exterior” (MARTINS, 2006, p. 101). O autor argumenta que este foi um dos fatores responsáveis pelo desenvolvimento industrial de Rio Grande, durante o século XIX, pois a concorrência interna era pouca e impossibilitada pelos motivos expostos anteriormente.

Segundo Pochmann (2008), no Brasil os primeiros ciclos de produção estavam voltados para a exportação que organizava a economia em torno de agrupamentos regionais, mantendo uma baixa relação interna entre si. Dessa forma, a economia dependia do comércio externo, tinha um funcionamento débil devido à pouca integração nacional; o que por um

---

<sup>17</sup> Como sabemos Minas Gerais e São Paulo se alternavam no poder centrado na Presidência da República, conforme ficou conhecido pela famosa política “café-com-leite”, durante a chamada República Velha que durou até 1930.

<sup>18</sup> “[...] A fundação do Estado Burguês, colocando abaixo as estruturas do Estado Oligárquico e patrimonial, exigia a execução de três tarefas fundamentais: criar a autonomia do Estado em relação à classe dominante regional; realizar a separação entre a esfera pública e a privada; realizar uma reforma abandonando a estrutura fiscal do estado oligárquico, patrimonialista e agroexportador. Essas três tarefas foram realizadas entre 1892 e 1913, pelo governo dos republicanos positivistas que se mantiveram no poder entre 1892 e 1930. Nesse período, eles derrotaram a classe dominante tradicional numa sangrenta guerra civil (1893-1895), discriminaram e retomaram as terras públicas que haviam sido ilegalmente apropriadas pela oligarquia rural (1895-1906) e, finalmente, promoveram uma reforma tributária que dotou o Estado de uma estrutura fiscal radicalmente diversa da herdada do período imperial (a partir de 1913)” (TARGA, 2003, p. 1). Para uma discussão sobre a constituição da burguesia gaúcha ver: Saes (1985), Pesavento (1988).

lado, era possibilitado pela própria existência desses complexos locais que estavam vinculados ao exterior, por outro lado obstruía o desenvolvimento do país, em termos da unidade nacional e, ao mesmo tempo, mantinha as diferenças regionais como forma de assegurar a unidade interna do território em relação ao espaço nacional (POCHMANN, 2008).

Somente mediante a estruturação do Estado, através de um processo que incluía a industrialização e a urbanização é que se rompeu com a dependência externa naqueles moldes, mudou a configuração do poder porque esta passou para a região sudeste (POCHMANN, 2008). A integração nacional só foi possível mediante o capitalismo monopolista, que se consolidou no país na década de 1960, pois mesmo com a integração das indústrias regionais à Federação brasileira, os grupos econômicos ainda dispunham de certa força centralizadora. Assim, o capital monopolista suplantou os grupos regionais (OLIVEIRA, 1989 *apud* MARTINS, 2006).

#### 1.2.1. Um balanço dos períodos industriais de Rio Grande: a construção do Superporto na década de 1970

Para Martins (2006), a industrialização vivenciada na cidade de Rio Grande por mais de um século deveria ter resultado em desenvolvimento econômico e social considerável, mas o autor salienta que isto se concretizou somente para uma pequena parte da população, visto que grande parte da mesma continuou pobre e excluída, à mercê dos empreendimentos industriais e do incipiente setor de serviços. O autor se baseia em Lefèbvre para quem “a experiência prática mostra que pode haver crescimento sem desenvolvimento social (crescimento quantitativo, sem desenvolvimento qualitativo). Nessas condições, as transformações na sociedade são mais aparentes do que reais. O fetichismo e a ideologia da mudança (...) encobrem a estagnação das relações sociais essenciais” (LEFÈBVRE, 2012, p. 139). Martins (2006) considera que a industrialização não gerou este efeito esperado, isto é, o desenvolvimento social, e avalia este como um fato significativo porque tende a se tornar a marca dos ciclos citadinos.

Segundo Martins e Pimenta (2004), os primeiros investimentos industriais constituíram a cidade de Rio Grande, no sentido próprio do termo. Houve a implementação de infraestrutura e transporte, que modificaram o modo de viver e o ambiente da cidade, além de promoverem uma diversificação da cultura, dado o significativo número de imigrantes,

empreendedores e trabalhadores que surgiram. Assim, observamos que as grandes fábricas instaladas entre o fim do século XIX e durante o século XX, tinham como origem o capital comercial de seus empreendedores (MARTINS, 2006). As indústrias que surgiram, tendiam a ser “de iniciativa de pessoas que adquirem experiência no comércio de importações e percebem que o volume de negócios poderia ser aumentado se se combinam inteligentemente atividades industriais internas e importações semiacabadas” (FURTADO, 1972, p. 19). Por conseguinte, o mercado de exportação se ampliava e a aquisição de máquinas era apoiada pelo capital estrangeiro. Nos termos de Furtado (1972), podemos interpretar que a indústria têxtil, era uma economia de escala não significativa, o frigorífico e as demais indústrias que se instalaram no primeiro quartel do século XX em Rio Grande, faziam parte de uma industrialização que se desenvolveu como forma complementar as atividades de exportação (FURTADO, 1972). Todavia, “a expansão da economia continuava a depender fundamentalmente do aumento das exportações e da capacidade de importar” (FURTADO, 1972, p. 17), mas a importância da economia exportadora flutuava, se tornando imperativa e, portanto, necessária tão somente durante as crises e guerras que eclodiam no exterior<sup>19</sup>.

Em termos de origem do capital com a indústria pesqueira ocorreu algo semelhante na sua fase embrionária, mas esta adquiriu um novo sopro mediante uma política federal voltada para o setor na década de 1960. Em contraste, a instalação do Superporto em 1970, atendeu aos interesses de setores exportadores nacionais que visavam a redução de custo, levando a construção de verdadeiros enclaves, com

o declínio da renda e a pauperização das populações urbanas. Dilui-se, assim, a relação entre atividade econômica e espaço urbano, transformando o local em retaguarda de apoio para um processo de acumulação organizado a partir de rede sistêmica de relações dos grandes grupos nacionais e internacionais (MARTINS, PIMENTA, 2004, p. 99).

Assim nos anos 1970, durante a ditadura militar, Rio Grande foi escolhida<sup>20</sup> como corredor de exportação, através da criação do Superporto. Na análise de Martins (2006), isto

---

<sup>19</sup> A burguesia nacional brasileira distingue-se da burguesa nacional europeia “porque ao passo que a última defendia a nacionalização e a proteção e, em geral, seus países adotaram o liberalismo depois de industrializados e capazes de concorrer com as demais economias. No Brasil, devido ao Pacto Colonial, houve um atraso que consistiu na implantação de indústrias para abastecer as economias dos países centrais em tempos de crise, ao mesmo tempo em que criava um mercado interno. Durante a crise de 1929 e no entre guerras, também houve a associação da burguesia nacional nascente com a burguesia europeia, esta além de instalar filiais no Brasil, se associou com as indústrias locais. Em outras palavras, na fase de crise e desorganização de suas economias os industriais europeus se associaram à economia dependente, sem resistência desta última, contra o futuro concorrente externo. Por isso, quando entrou em crise a “economia de exportação tradicional, a classe industrial não se manifeste como força realmente autônoma, capaz de oferecer ao país uma clara opção de rumos” (FURTADO, 1972, p. 20).

<sup>20</sup> Segundo Santos (2016, p. 92) “um dos interlocutores e articuladores para essas obras durante a Ditadura Civil

foi importante para a cidade e para o estado, porque se deu “em um momento que o Estado trocava a matriz produtiva primária através de uma agricultura multicultural diversificada para grandes monoculturas de soja” (MARTINS, 2006 *apud* SANTOS, 2016). A implantação do Superporto constitui-se em um importante e novo fator de desenvolvimento para o município (MARTINS, 2006). Os investimentos implantados na cidade são de capital misto (estatal e estrangeiro) com vistas à conformação e consolidação de um canal exportador.

Conforme dito anteriormente, em 1970 se desenvolveu o Superporto, concomitantemente com a instalação de um Distrito Industrial (DIRG) que incluiu terminais de graneis, farelos e óleos vegetais, terminais de contêineres, fertilizantes, petroquímica, e empresas de logística<sup>21</sup> (CARDOSO, 2012, p. 16).

Segundo Furtado (1972), na década de 1960 o Brasil já se tornara um país industrializado, embora subdesenvolvido. Desse modo, a obsolescência das indústrias complementares do setor exportador é clara e inevitável. Para o autor,

[...] ainda que altamente concentrado na região de São Paulo, o complexo industrial tem interesses diretos em todo o território nacional, seja em razão da implantação de instalações industriais, seja por causa de fontes de matérias-primas, ou ainda de vinculações a mercados que abastece [...] (FURTADO, 1972, p. 33).

Logo, mesmo que o centro da atividade lucrativa industrial tenha se deslocado, para a indústria propriamente dita, o município de Rio Grande, devido ao interesse do principal centro econômico do país e do governo ditatorial, se concentrou como o corredor exportador devido à posição geográfica e a relação com os mercados que abastecia.

O ciclo econômico proporcionado pela indústria naval instalada no século XXI apresenta as mesmas características dos ciclos precedentes na cidade (DOMINGUES, SÁ CARVALHO, CARVALHO, 2013): contam com investimentos externos à região e incentivos governamentais; está ligado à produção de produtos que darão suporte para a extração de bens primários; e se caracteriza pela inserção de atividades produtivas exógenas (D'ÁVILA DA ROSA, 2016, p. 10). Para Domingues, Sá Carvalho e Carvalho (2013), a cidade possui ciclos de desenvolvimento exógenos visto que é alvo de políticas do Governo

---

-Militar foi Golbery do Couto e Silva que era riograndino. O que faz com que muitos o considerem com um "ilustre" filho da terra como demonstra a tentativa de homenagem idealizada pela municipalidade em 2010.”

<sup>21</sup> O Superporto abriga atualmente: a) área de serviços; b) área de graneis líquidos e fertilizantes; c) área de construção e reparo naval; d) área de graneis agrícolas; e) área de contêineres; f) área de ligação de Rio Grande ao município vizinho de São José do Norte; g) área de produtos florestais; h) terminal pesqueiro; i) base naval; j) área de exploração portuária; k) área ocupada com fins residenciais e industriais; l) área de administração e manejo ambiental; e m) área de armazenagem de cargas especiais (SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE, 2011, p. 2).



Federal “de cima para baixo”, que têm conduzido a economia do município nas últimas cinco décadas.

Segundo Barat, Campos Neto e Paula (2014), de 1930 até meados de 1980, houve uma transição, ou seja, de uma economia voltada para o exterior (economia aberta) passando para uma economia voltada para o mercado interno (economia fechada), isto é, ocorreu a união do território propriamente dito. O país adentrou no “ciclo da industrialização intensiva, baseado na substituição de importações” (BARAT, CAMPOS NETO E PAULA, 2014, p. 33). Em termos de processo decisório, os autores argumentam que o mesmo foi marcado pelo setor público, orientado pelo padrão político de um estado-desenvolvimentista<sup>22</sup>. Neste período, a infraestrutura adotada correspondeu, portanto, em investimento nos setores de transporte, energia e comunicação. Para Pochmann (2008), a integração da economia resultou na especialização do Sudeste em suprir a demanda interna. Esse processo de reorganização da economia e descentralização do desenvolvimento industrial impactou o Rio Grande do Sul, principalmente na década de 1960.

Segundo Furtado (2007), nos anos 1930 houve uma mudança no processo de acumulação em escala nacional, pois a economia começou a se voltar para o mercado interno, isto é, surgiu a orientação de uma dinâmica endogenamente determinada (HERRLEIN JR, 2002). Em outras palavras, Arend e Cario (2010), com base nos estudos de Herrlein Jr (2002) e Targa (2003), argumentam que houve uma mudança profunda, em termos econômicos no estado, devido a ruptura política estabelecida pelo Estado Novo. A partir do Estado Novo (1937-1945), com a substituição de importações e ampliação do mercado interno, uma situação nova se apresentou para o Rio Grande do Sul. É a partir daí que as diferenças estruturais internas começam a aflorar e, por conseguinte, determinar o seu desempenho. Desse modo, a metade sul<sup>23</sup> do estado, historicamente caracterizada pelas suas atividades exportadoras, pela produção do charque, pelas indústrias, pelos frigoríficos de capital estrangeiro, sofreu um impacto forte, porque com o processo de substituição de importações a dinâmica econômica voltou-se para os segmentos orientados para o mercado interno. Nesse momento, a região que apresentava uma estrutura condizente era a metade norte do estado

---

<sup>22</sup> No governo de Juscelino Kubitschek (entre os anos de 1955-59), o Brasil adentrou em um período denominado de “Estado-desenvolvimentista”, no qual houve investimento em infraestrutura e em modernização, além de também englobar uma nova fase marcada pela industrialização e o desenvolvimento de novos setores industriais concentrados na região Sudeste do país.

<sup>23</sup> De acordo com Leivas (2003 *apud* FEIJÓ e MENEZES 2008, p. 2) o termo “Metade Sul”, começou a ser utilizado na década de 1990, para definir uma das macrorregiões do Estado, quando os diferentes segmentos sociais organizados, entidades e os poderes públicos e municipais, estadual e federal passaram a reconhecer que providências deveriam ser tomadas para reverter uma tendência de estagnação e perda da competitividade da região, relativamente com o restante do Estado”.

que, portanto, se vinculou ao novo padrão de acumulação nacional mais facilmente, devido ao caráter de suas atividades<sup>24</sup> (AREND, CARIO, 2010).

Isto é, houve uma mudança na economia nacional que era formada antes por várias economias regionais dispersas, e passou a formar uma economia nacional unificada, mas localizada em várias partes do território (MARTINS, 2006, p. 161). As cidades que já dispunham de uma indústria significativa para sua população e região, como é o caso de Rio Grande, tiveram de se adaptar. Segundo Oliveira (1989 *apud* MARTINS, 2006, p. 162), com a integração ao mercado interno brasileiro a região passou de uma economia subsidiária e se tornou dependente da economia do Sudeste, além de passar pela imposição de uma nova divisão do trabalho em função do Sudeste.

De certa forma, esta dependência se deveu ao fato, de que a economia gaúcha era voltada para o mercado interno, com exceção da Grande Depressão de 1929 e a Segunda guerra mundial, períodos os quais mantiveram as fábricas de Rio Grande num ritmo de produção elevado, voltado para a exportação, sobretudo de roupas e cobertores sem a modificação de seu processo de produção taylorista (MARTINS, 2006, p. 162). A combinação entre a base fundiária da economia, potencializada pela política econômica do estado, criou uma sociedade mais igualitária, ao mesmo tempo em que, uma dispersão de capital. Com isto, não havia condições concorrenciais quando da integração ao mercado nacional (TARGA, 1988). Entretanto, a agricultura gaúcha garantiu um lugar nesta transição, devido à carência de uma agricultura comercial no restante do Brasil, assim os pequenos produtores conseguiram incluir-se no mercado nacional.

Enquanto isso na região norte do estado, os imigrantes reproduziam as técnicas de produção oriundas de seus países industrializados. Em Caxias do Sul e Porto Alegre, por exemplo, situava-se o setor metal-mecânico e essas empresas fabricavam máquinas direcionadas para as necessidades locais, assim como implementos. Em São Leopoldo e Novo Hamburgo centrava-se a indústria do couro e calçados. Em Rio Grande e Pelotas a indústria da alimentação (frigoríficos e conservas) (PESAVENTO, 1985, *apud* AREND, CARIO,

---

<sup>24</sup> Segundo os dados relativos à participação das Metades do Estado no pessoal ocupado da indústria gaúcha, compilados por Bandeira (1994), para meados da década de 1930, os segmentos industriais com maior complexidade tecnológica localizavam-se na Metade Norte do Estado. Em 1937, referente ao pessoal ocupado na indústria do Rio Grande do Sul, a Metade Norte do Estado tinha uma participação de aproximadamente 65% do total. Desse total, a região Nordeste (colonial) detinha 46,32% do pessoal ocupado na indústria, destacando-se nos gêneros têxtil (63,15%), couros e peles (44%), metalurgia (68,8%), cerâmica (51%), química (70%), vestuário (76,6%), mobiliário (64,2%), edificação (40%), aparelhos de transporte (42%) e indústrias de luxo (85%) (Bandeira, 1994, p. 42). A Metade Norte-Nordeste apresentava-se também mais diversificada, pois os gêneros têxtil, couros e peles, madeira, metalurgia, cerâmica, química e alimentação correspondiam por cerca de 62% de todo o pessoal ocupado da indústria nessa região, ao passo que, na região Sul, apenas o gênero alimentação absorvia praticamente 60% do pessoal (BANDEIRA, 1994, p. 410).



2010). Assim, já em meados do século XIX estabeleceu-se um dos fatores que vieram a diferenciar a estrutura produtiva do estado, propulsionando a desigualdade econômica e as consequências a isto atreladas. Conforme Singer (1977), até o final do século XIX Rio Grande era considerado o maior centro industrial do estado “(...) o sul do estado possuía, nos anos setenta do século passado [século XIX] [uma] economia muito mais comercializada que o Norte (SINGER, 1977, p. 171).

Para o autor, a escolha por Rio Grande se deveu a localização geográfica, por possuir o único Porto do estado e, portanto, seria mais fácil os produtos alcançarem o restante do país. Ademais, o centro da industrialização antes de 1890, centralizado entre Rio Grande e Pelotas, deveu-se ao fato de um maior desenvolvimento comercial agrícola, e porque as empresas não visavam tão somente o mercado regional, mas também o mercado nacional. A partir de 1890, Porto Alegre entrou na fase de industrialização, principalmente no ramo metalúrgico. Desse modo, no final do século XIX, em termos industriais Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas, caracterizam-se da seguinte maneira: Em Rio Grande, havia grandes estabelecimentos, mas concentrados em poucos “ramos (tecelagem, charutos, conservas alimentícias, moinhos, curtumes)”; ao passo que em Porto Alegre, havia maior diversificação na estrutura industrial, que além dos ramos encontrados em Rio Grande, dispunha da “fabricação metalúrgica, de calçados, de vidro e de confecção de roupas”, o autor estima que a partir de 1920 Porto Alegre tenha assumido a liderança industrial do estado (SINGER, 1977, p. 173)<sup>25</sup>.

Desse modo temos duas trajetórias de desenvolvimento distintas no estado:

[...] O Norte diversificou e modernizou, em certa medida, sua estrutura industrial, e o Sul enraizou-se definitivamente na agropecuária. Apesar de haver fortes indicações na historiografia de que a economia da região Norte já se tornara mais expressiva que a da região Sul antes de 1930, a partir desse momento observa-se um maior aprofundamento do complexo colonial-imigrante em atividades industriais, resultante do maior estímulo do mercado interno brasileiro (AREND, CARIO, 2010, p. 416).

O período de 1930 a 1960, também conhecido como a fase de substituição de importações, caracterizou-se pela transição e crise, pautado pela perda da autonomia dos estados e uma ampliação do mercado interno nacional. Para a metade sul do Rio Grande do Sul, esta crise ocorreu devido a própria rigidez industrial da economia gaúcha, que dependia do setor primário e não mudou seu padrão de acumulação, pois até a década de 1960 se concentrou na atividade de beneficiamento agropecuário, muito embora o norte do estado já apresentasse algumas pequenas indústrias coloniais.

---

<sup>25</sup> Segundo Singer (1977), este surto industrial em Porto Alegre resultou da abolição da escravidão, da imigração em massa, da tarifa mais protecionista e de facilidades de crédito.

Desse modo, houve um hiato industrial entre RS e SP<sup>26</sup>. Devido à crise, o estado tentou se atrelar a dinâmica do país e ao padrão ensejado, pressionando a União para destinar investimentos para a reestruturação do parque regional. A despeito do esforço do estado, a modernização não foi homogênea, isto é, em uma determinada região centrou o desenvolvimento de especializações em aglomerações produtivas, em empresas de pequeno e médio porte, que “forneciam peças, componentes e insumos às fabricantes de produtos finais” (AREND; CARIO 2010, p. 394), por exemplo, os fornecedores do setor coureiro-calçadista, metal-mecânico, químico e agroindustrial. Nesse sentido, a região que conseguiu se inserir e participar das dinâmicas e fases do processo da economia brasileira foi aquela concentrada na metade norte do estado, que dispunha de cadeias produtivas e complexos industriais. Por exemplo, no final dos anos 1980 comparativamente a metade sul continuou participando da economia de forma especializada.

Segundo Herrlein Jr (2002), a articulação entre a economia gaúcha e a economia nacional pouco se modificou no período de 1930-1950. O Rio Grande do Sul continuou com o seu papel de exportador agropecuário e agroindustrial, voltado para o mercado interno, desse modo às bases de seu crescimento econômico não foram abaladas.

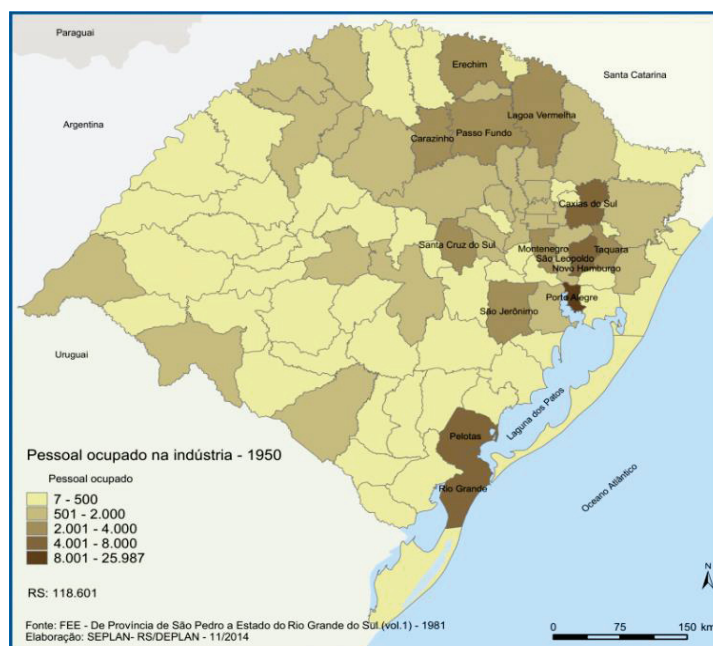
Para Martins (2006), uma das variáveis que explica a especialização da economia, ocorre na década de 1950, época em que o governo federal restringiu as importações, assim as fábricas de Rio Grande que tinham a maioria dos equipamentos importados, mas encontravam-se obsoletos, não puderam renovar seu maquinário, por conseguinte, ficaram impedidas de modernizar seu processo de produção. Somente no final desta década houve a reabertura das importações e com esta a possibilidade para as indústrias - predominantemente produtoras de bens de consumo não duráveis - adquirirem novos equipamentos. Os setores industriais que mais se beneficiaram desta reabertura foram os produtores de bens intermediários e o setor de bens de capital de consumo durável, os quais estavam situados na cidade de Porto Alegre e região, além dos estados de “Minas Gerais, do Rio de Janeiro e de São Paulo” (TARGA. 1988); (D’AVILA, 2014).

---

<sup>26</sup> “As comparações relativas entre RS e SP são recorrentes na historiografia sul-rio-grandense, servindo de base para indicar, principalmente, diferenciais de desempenho econômico entre os Estados. Em relação à participação dos parques industriais gaúcho e paulista, no período da “industrialização restringida”, as diferenças aumentaram. Em 1939, o Rio Grande do Sul tinha 9,1% da produção industrial nacional enquanto São Paulo tinha 40,7%; em 1949, o hiato aumenta para 7,9% e 48,9%; e, em 1959, tem-se 7% e 55,6%, respectivamente. São Paulo, no final da década de 50, já detinha mais da metade da produção industrial brasileira. Durante o período de 1947-54, a indústria brasileira evoluiu a uma taxa anual de 8,8%, e sua participação na renda interna passou de 18,7% para 21,2%. Ao mesmo tempo, a taxa anual de crescimento da indústria gaúcha foi de 9,2% e a participação do setor secundário na renda interna elevou-se de 14,7% para 17,5% (FEE, 1976)” (AREND, CARIO, 2010, p. 392).

Em outras palavras, houve uma defasagem maior da indústria, que impactou fortemente as indústrias de Rio Grande as quais perderam, pouco a pouco, seu dinamismo devido a “reabertura do comércio mundial após a Segunda Guerra, ensejando uma oportunidade de reequipamento e modernização que, por sua vez, foi aproveitada pela indústria do centro do país” (HERRLEIN JR, 2002, p. 655). Fato que pode ser observado na disparidade da geração de emprego industrial, conforme a figura abaixo.

FIGURA 2 - PESSOAL OCUPADO NA INDÚSTRIA EM 1950



Fonte: Atlas socioeconômico do Rio Grande do Sul (s/a).

Conforme depreendemos da figura acima, em 1950, Pelotas e Rio Grande empregavam na indústria um contingente de trabalhadores que girava em torno de 4.001 e 8.000, enquanto que Porto Alegre e sua região metropolitana já respondiam pela maioria neste setor, ao empregar entre 8.001 e 25.987 trabalhadores na indústria. Além de Porto Alegre, outras cidades ao norte do estado já se destacam na época como, por exemplo, Caxias do Sul. Portanto, configurando um padrão de desenvolvimento distinto de outras cidades do Rio Grande do Sul.

Em termos gerais o que ocorreu entre 1920 e 1950 com a indústria gaúcha, é que esta perdeu espaço devido aos mercados erigidos no centro do país e a perda de oportunidade de se modernizar: com esta desconcentração industrial o peso dos ‘grandes’ estabelecimentos – que na época eram aqueles com mais de 100 operários – decaiu. Em 1920 estes estabelecimentos industriais empregavam 51% da população, já em 1950 os estabelecimentos médios (que empregavam de 10 a 100 operários) cresceram. No período de 20 anos, entre 1930 e 1950 o

charque caiu em decadência, a agricultura do tipo lavoura colonial experimentou um processo de esgotamento da produtividade, mas a pecuária, a despeito de dificuldades enfrentadas, conseguiu manter seu crescimento, tendo seus produtos valorizados no mercado nacional (TORRES, 1983, *apud* HERRLEIN JR. 2002).

Neste ínterim, houve a expansão do processo de assalariamento, assim como da urbanização, correlacionado com a formação de um novo setor produtivo, isto é, a lavoura capitalista do trigo, que nos anos 1950 se tornou o principal setor primário produtor (HERRLEIN JR, 2002). Para o autor a chegada nos 1950,

[...] explicitou os limites de uma crise econômica regional, com múltiplos determinantes. Trata-se de uma crise especificamente regional, porque, nessa década, a economia brasileira realizou um ‘grande salto’ com o Plano de Metas (1955-1959), resultado da ação de um Estado desenvolvimentista sob o governo de Juscelino Kubitschek. A instalação dos novos setores industriais assinalou uma nova fase da industrialização brasileira (HERRLEIN JR. 2002, p. 655).

Em suma, para o autor, do ponto de vista econômico entre 1930 e 1940 a economia gaúcha manteve o padrão produtivo, mas tendo em vista a ascensão do Estado Novo<sup>27</sup> houve uma ruptura do “modelo gaúcho”, conseqüentemente a perda da autonomia pode ser exemplificada pela perda de funções do estado, e da capacidade de empreender mudanças econômicas e sociais, que se asseverou numa crise na década de 1950. Essa crise refletiu o esgotamento de uma trajetória regional que, somado a rearticulação do espaço econômico nacional e a passagem para uma industrialização pesada, concentrada regionalmente, transformou não só a forma de articulação da economia gaúcha, mas redimensionou a acumulação de capital para o nível nacional (HERRLEIN JR, 2002, p. 656). Isto é, de 1930 a 1961 houve descontinuidade política e crise da economia regional, que significou uma transição na economia gaúcha, além de eliminar a acumulação existente no estado até então (HERRLEIN JR, 2002; TARGA, 1988).

Segundo Singer (1977, p. 191), o governo do estado, do período de 1960, atribuiu a crise a dois fatores principais: 1) a “elevação muito maior dos preços dos insumos agrícolas (máquinas agrícolas, óleo diesel) do que dos preços dos produtos da agricultura gaúcha; 2) aos investimentos federais no estado muito inferiores a arrecadação de tributos nele realizada”. Ou seja, o preço dos produtos agrícolas decaiu devido à entrada de novos concorrentes que se centralizavam mais próximos de São Paulo, tais com Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná,

---

<sup>27</sup> “Como se sabe, o primeiro ciclo de Getúlio Vargas na Presidência da República acentuou sobremaneira a centralização do poder de Estado, que ampliou as funções na regulação econômica, estimulou o desenvolvimento industrial e procedeu à organização do mercado de trabalho urbano em bases institucionais nacionais” (HERRLEIN JR, 2002, p. 654 – nota de rodapé 12).

entre outros estados que investiram em incremento tecnológico. Todavia, o estado não foi capaz de enfrentar a concorrência do mercado interno, devido ao modelo produtivo que não permitia o uso de técnicas avançadas para a época, além da estagnação da pecuária.

Assim observamos que houve uma mudança em termos da descentralização industrial a partir da integração da economia nacional. Em termos de empreendimento industrial, observamos que em Rio Grande no decorrer da história há uma demanda crescente por trabalhadores imigrantes, conforme a instalação da indústria, além de um padrão de organização do trabalho taylorista, próprio da época. Com a crise do estado em 1950, a região do Norte se sobressai economicamente, pois dispunha de um complexo industrial e de cadeias produtivas, ao passo que a região sul, onde se situa Rio Grande, estagnou especializando a produção e se mantendo como corredor de exportação.

No início da década de 1960, o Brasil passou por profundas modificações, principalmente no que diz respeito ao investimento na indústria pesada e integração do mercado nacional. Isso se refletiu no maior crescimento da indústria na história do Brasil e no nível político por um período mais severo da ditadura militar (NARDI, 2002) (D'AVILA, 2014). Neste período em Rio Grande, produtora de bens não duráveis, persistiu “uma precariedade do transporte de cabotagem [navegação de curto curso entre os portos do mesmo país (ANTAQ, 08 de setembro de 2003)], a dificuldade de renovação do parque produtivo e a concorrência desvantajosa frente às novas indústrias que se consolidavam no Sudeste” (MARTINS, 2006, p. 163). Para Martins (2006), por se tratar de uma cidade portuária, as indústrias geralmente não tiveram origem local e por isso as indústrias têxteis, os frigoríficos e outras empresas sofreram com a reabertura do processo de importação enquanto outros setores que já estavam instalados na cidade sofreram uma inflexão positiva, como foi o caso da indústria pesqueira e a indústria de produção de base<sup>28</sup>. Em 1960, o governo federal implementou uma série de políticas mediante a Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), que vieram a beneficiar e desenvolver as pequenas indústrias de pesca que já existiam na cidade desde 1889. A partir desta política federal, o setor industrial pesqueiro cresceu significativamente durante a segunda metade do século XX.

No entanto, o investimento na indústria pesqueira ocorreu no contexto de uma “retração do parque produtivo com o fechamento de várias fábricas” na cidade (MARTINS, 2006, p. 27). Segundo Targa (1988 p. 155), devido à integração do mercado brasileiro do

---

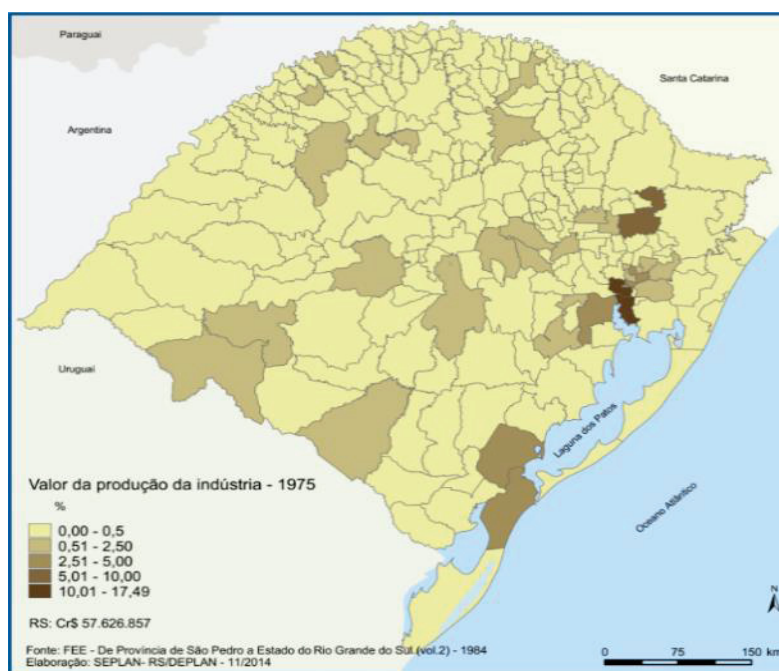
<sup>28</sup> A última corresponde à instalação da Refinaria de Petróleo Ipiranga em 1937, e ainda a Companhia Rio-Grandense de Adubos em 1950, voltada para o setor agropecuário, isto é, para o setor tradicional na metade sul do estado.

começo da década de 1960, o Rio Grande do Sul passou “por uma crise agrícola e industrial sem precedentes”. Desse modo, para o autor esta crise resultou de uma sobreposição de fatores tanto internos quando externos:

[...] primeiramente, a crise da agricultura capitalista do trigo, após os acordos do Governo brasileiro com os Estados Unidos para a importação do trigo americano; em seguida, a crise da agricultura colonial em consequência das quedas históricas de produtividade dos solos que estiveram associadas à divisão das pequenas propriedades e à concorrência exercida pelas novas regiões agrícolas do país; finalmente a crise industrial provocada pela concorrência da entrada de produtos importados da região de São Paulo (TARGA, 1988, p. 155).

No município de Rio Grande, por um lado houve a diminuição da produção das indústrias têxteis e, por outro lado, essa crise refletiu no fechamento de diversos empreendimentos que movimentavam a cidade em termos de emprego, por exemplo, em 1954 o frigorífico de capital estrangeiro Swift que mais empregava trabalhadores; a Companhia de Fiação e Tecelagem Ítalo-Brasileira, encerrou suas atividades em 1961, por sua vez, a fábrica de charutos Pooch finalizou suas atividades em 1966. Portanto, entre 1950 e 1960, com a decadência e fechamento dessas indústrias que formavam a base do processo de industrialização da cidade (do final do século XIX em diante), houve a perda de 7.000 postos de trabalhos, para um contingente populacional de 82.000 habitantes (MARTINS, 2006, p. 178). A perda de postos de trabalho na indústria é visível na figura:

FIGURA 3 - VALOR DA PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA EM 1975



Fonte: Atlas socioeconômico do Rio Grande do Sul (s/a).



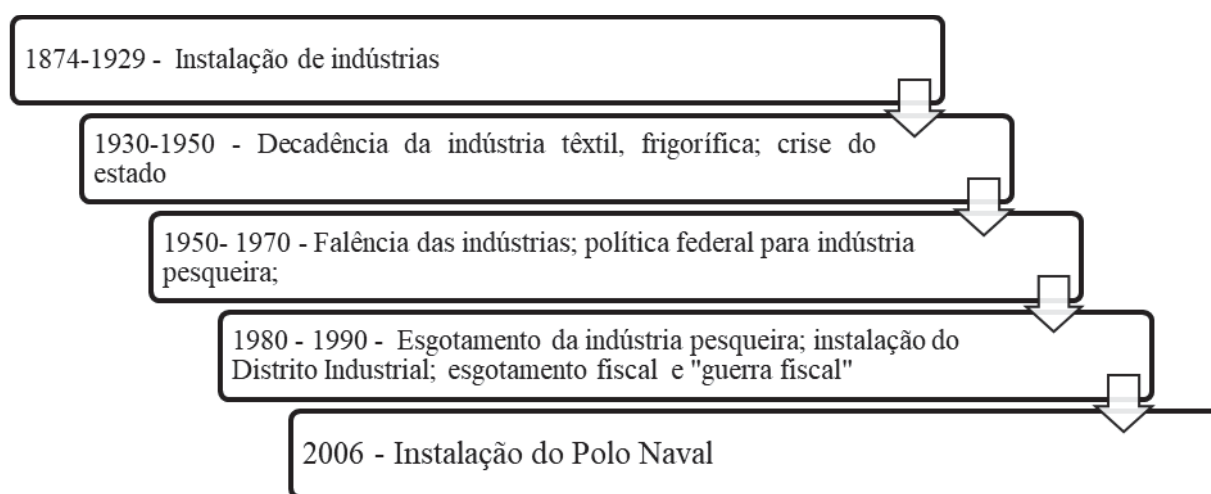
De acordo com os dados da figura acima, depreende-se os efeitos da crise enfrentada pelo estado, pois o valor da produção industrial diminuiu e ficou entre 5,01% e 10% e passou a se concentrar na região de Porto Alegre a qual detinha a maior participação na produção industrial com valores entre 10,01% e 17,49%. Segundo Targa (1988), a reorganização espacial da produção no território nacional promoveu uma nova divisão inter-regional do trabalho, centrada em São Paulo, Minas Gerais e no Rio de Janeiro. E, após 1964, com a ditadura militar e sua respectiva política de concentração de renda, só veio a aumentar “as diferenças entre as estruturas industriais e a natureza das trocas entre o Rio Grande do Sul e o centro da economia brasileira” (TARGA, 1988, p. 155), acentuando as desigualdades regionais e tornando, de certa forma, o Rio Grande do Sul dependente da dinâmica estabelecida no centro do país, que, por conseguinte destruiu a relativa autonomia da dinâmica econômica - “dada à nova configuração da economia brasileira, e a erosão interna de sua base fundiária (o fracionamento das pequenas propriedades e o esgotamento das terras da agricultura colonial)” (TARGA, 1988, p. 155).

Para Martins (2006), em Rio Grande nesta época a crise não tomou uma proporção maior porque a indústria pesqueira vinha se ampliando e acabou incorporando trabalhadores do antigo frigorífico Swift. O autor explicita que esta mão de obra, inclusive, era muito disciplinada de acordo com o modelo taylorista-fordista de produção, oriundo da própria empresa norte-americana, que também disseminava expressões inglesas, que, por sua vez, eram apropriadas pelos operários. Por seu turno, a indústria pesqueira, que obteve fôlego mediante uma política federal, se manteve em pleno funcionamento até meados da década de 1980. Segundo Carvalho da Silva et al (2005, p. 5), em 1989 embora ainda houvesse “cadastradas no Centro de Indústrias do Rio Grande 30 indústrias de pesca, todas desenvolvendo atividades de congelamento, processamento e salga” grande parte das indústrias pesqueiras tinham fechado suas portas. Os autores elencam os seguintes fatores que levaram à queda e o consequente fechamento deste ciclo:

a defasagem tecnológica, a estrutura organizacional ultrapassada e os métodos de gestão desatualizados. Outros fatores importantes, de ordem operacional são: esforço de pesca além da capacidade de reprodução das espécies; bloqueios à reprodução das espécies marinhas no estuário da Laguna dos Patos; níveis de poluição e ação predatória externa na zona econômica do mar territorial brasileiro (CARVALHO DA SILVA et al, 2005, p. 5).

Devido a uma conjunção de fatores, principalmente de ordem ambiental com a exploração predatória do mar territorial<sup>29</sup>, com a interrupção do ciclo de reprodução das espécies, sem sequer um projeto que as mantivesse em criadouro. Além disso, a obsolescência da tecnologia e da gestão da produção foram preponderantes para o esgotamento da indústria pesqueira citadina, ficando apenas uma empresa atuando no setor o qual passou a ser controlado por um grupo argentino em 1996. Podemos visualizar na linha do tempo a seguir os ciclos econômicos de Rio Grande.

FIGURA 4 - LINHA DO TEMPO: CICLOS DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE



Elaboração própria.

O segundo período industrial de Rio Grande começou em 1970 e se estende até os dias de hoje (MARTINS, 2006). O autor analisa que na década de 1970 houve a instalação do distrito industrial e terminais portuários e estes investimentos se deram via intervenção estatal em conjunto com a iniciativa privada. O Superporto foi implantando à custa de quatro bilhões de dólares entre o investimento estatal e privado (MARTINS, 2006, p. 27). A partir de então, as indústrias predominantes são: químicas, fertilizantes, de alimentos, como a fábrica apoiada na pesca industrial e a de refino de óleo de soja e feijão. Além disso, a cidade se constitui em um corredor de exportação ampliado<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> De acordo com o artigo primeiro da lei 8.617/93: O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

<sup>30</sup> Em 2017, por exemplo, o Porto movimentou ao total 37.538.316 toneladas (as cargas estão classificadas em: carga geral; granel sólido e granel líquido). Fonte: Setor de Estatística da Superintendência do Porto do Rio Grande.



Depois dos anos 1970, o Brasil passou por um “processo de desconcentração espacial da atividade econômica, que se manteve, pelo menos até o início dos anos 90” (GUIMARÃES NETO, 1995, p. 126). Segundo Guimarães Neto (1995, p. 126), houve a passagem de uma articulação comercial, isto é, das ‘ilhas’ formadas pelas regiões do país para uma integração produtiva, na qual o Brasil “começa a constituir-se em um sistema produtivo único, diferenciado e hierarquizado, com os grandes grupos econômicos marcando presença em todas as regiões”. Segundo Lima (2002), com o esgotamento fiscal no final dos anos 1980, no contexto de abertura internacional, “de eliminação de barreiras nacionais a circulação de mercadorias levou ao abandono das políticas centralizadas de planejamento econômico, industrial, ou até podemos dizer de qualquer planejamento” (LIMA, 2002, p. 29). Para o autor, foi neste contexto que cada estado começou a disputar os investimentos industriais manobrando com suas vantagens territoriais, com incentivos fiscais, entre outros, caracterizando uma “guerra fiscal” (ARBIX, 2000).

Em termos de atuação do Estado, Dulci (2016, p. 182), critica o papel do mesmo nos anos 1990. Para ele, ao analisar o caso da indústria automobilística nos anos 1990, afirma que “(...) o Estado optou, por abrir mão da arbitragem federativa, deixando as unidades nacionais em disputa interna”. Naquele contexto, chamado por ampla literatura brasileira tanto sociológica quanto histórica), de período neoliberal, ou a década neoliberal (CARDOSO, 2003) houve uma “guerra fiscal” entre os estados para captação de investimentos em seus territórios. No caso do Rio Grande do Sul, o norte do estado saiu vitorioso com a implantação do Polo automobilístico de Gravataí. Os anos 2000, no entanto, no Brasil inaugurou-se um novo ciclo que coordenou a desconcentração da indústria naval. Em termos estatais, por exemplo, a partir dos governos de Lula, Dulci (2016), classifica como um hibridismo, pois considera que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) “atuou como um braço do Estado na remoção de obstáculos ao desenvolvimento, embora em termos monetários e fiscais o Governo Federal não tenha desistido das políticas de austeridade” (DULCI, 2016, p. 182).

As transformações do país, ao longo da história afetaram internamente o estado, que sofreu uma divisão, sendo inclusive criado em 1994 o Conselho Regional de Desenvolvimento (COREDE) (Lei nº 10.283/94, regulamentada pelo Decreto nº 35.764/94), para combater as desigualdades regionais, que se trata de um “fórum de discussão e decisão a

respeito de políticas e ações” (COREDE- SUL, 05 de mar. 2013)<sup>31</sup>. Neste Conselho, a cidade de Rio Grande está situada na COREDE SUL, mas as características desta divisão continuaram sendo, a estrutura portuária significativa, além da pesca que ocupa um lugar na sua estrutura produtiva, um setor de serviços preponderante e uma parcela importante da atividade está centrada na produção de bens primários tais como a pecuária com a criação de bovinos e produção de leite.

Para ilustrar o caráter desta disparidade, partindo de uma classificação geral, argumentamos que o Rio Grande do Sul possui três regiões: a região Norte, a região Nordeste e a Região Sul. A cidade de Rio Grande pertence a região sul que historicamente tinha uma importante participação na formação do PIB do estado, conforme observamos na tabela 1.

TABELA 1 - PARTICIPAÇÃO DAS REGIÕES NORDESTE, NORTE E SUL NO PRODUTO INTERNO BRUTO DO RIO GRANDE DO SUL

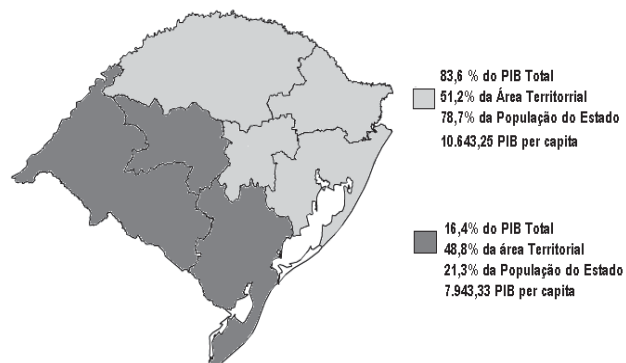
<b>Região</b>	<b>1939</b>	<b>1959</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>2002</b>
Nordeste	33,03	40,14	47,86	51,20	53,44
Norte	28,65	30,40	28,17	25,70	28,53
Sul	38,33	29,43	23,95	23,09	18,03
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Alonso et. Al. 1994. Dados da FEE (1994 *apud* BATISTA, SILVEIRA, ALVES, 2005).

De acordo com os dados da tabela 1, observamos que o Sul do estado participava da formação do PIB com uma parte significativa em 1939 (38,33%). No entanto, vimos que a partir do ano de 1959 a região Nordeste do estado assume o primeiro lugar na composição do PIB e assim permanece até o ano de 2002, ao passo que o Sul do estado diminuiu drasticamente sua participação em 2002 para menos da metade, se comparado com o dado registrado no ano de 1939. Essas diferenças se perpetuam no tempo, conforme observamos na figura 5.

<sup>31</sup> Os objetivos dos COREDES são: a) a promoção do desenvolvimento regional harmônico e sustentável; b) a integração dos recursos e das ações do governo na região; c) a melhoria da qualidade de vida da população; d) a distribuição equitativa da riqueza produzida; e) o estímulo à permanência do homem em sua região; f) a preservação e recuperação do meio ambiente (COREDE SUL, 05 de mar. 2013). Ao total o estado possui vinte e oito COREDES. A cidade de Rio Grande, juntamente com vinte e dois municípios integra, o Conselho Regional de Desenvolvimento (COREDE) Sul). Neste COREDE, a concentração urbana é alta, cujo 69% da população vive no aglomerado urbano que compreende os municípios de Pelotas, Rio Grande, Capão do Leão, São José do Norte e Arroio do Padre (DEPLAN/SEPLAG, 2011).

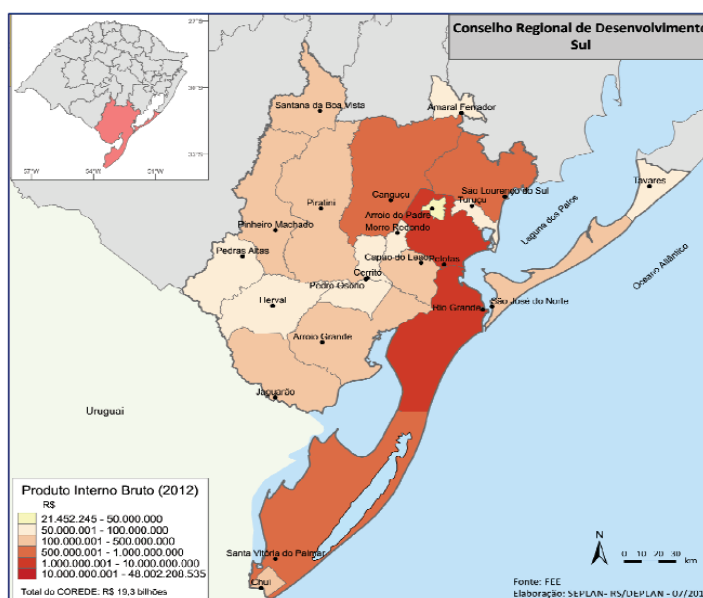
FIGURA 5 - DIFERENÇAS REGIONAIS DAS METADES NORTE E SUL



Fonte: Monasterio (2002 *apud* FEIJÓ E MENEZES, 2008).

Conforme depreendemos da figura, até o ano de 2003 a metade sul – representada pela cor cinza escura – correspondia a 16,4% do PIB do estado enquanto a metade norte – demonstrada na cor cinza claro – participava com 83,6% do PIB. No entanto, quase uma década depois como mostra a figura 6, ao especificarmos o recorte e utilizar o enquadramento do COREDE SUL e o Valor Adicionado Bruto (VAB)<sup>32</sup> (porque este contribui para a formação do PIB), obtemos as atividades características da cidade de Rio Grande.

FIGURA 6 - PIB POR MUNICÍPIO DO COREDE SUL – 2012



Fonte: Governo do Estado do Rio Grande do Sul, 2015.

<sup>32</sup> “O Valor Adicionado Bruto (VAB) é o valor que cada setor da economia (agropecuária, indústria e serviços) acresce ao valor final de tudo que foi produzido em uma região. O Produto Interno Bruto (PIB) é a soma dos VABs setoriais e dos impostos, e é a principal medida do tamanho total de uma economia”. Fonte: <http://atlas.fee.tche.br/rio-grande-do-sul/economia/pib-vab-do-rs/> Acesso em: 10 de fev. 2018.

Segundo dados da SEPLAN (2015), em 2012 – seis anos após a implantação do Polo Naval e dois anos depois de sua inauguração - o Valor Adicionado Bruto da COREDE Sul compunha-se de 67,7% do setor de serviços, 22,4% da indústria e 9,9% da agropecuária. No COREDE Sul, preponderam os setores de serviço e da agropecuária<sup>33</sup>. Entretanto, quando estes dados são decompostos por cidade, Rio Grande e Pelotas lideram no VAB da indústria com 58,1 % e 25,7%, respectivamente. Além disso, as cidades despontam no VAB de Serviços com 37,7% em Rio Grande e 37,7% também em Pelotas. Por seu turno, o VAB da agropecuária está composto pelas cidades de Santa Vitória do Palmar (13,3%), São Lourenço do Sul (11,9%) e Arroio Grande (10,1%). Ao todo o COREDE Sul colabora com 7,7% do VAB da agropecuária estadual, 6,7% do VAB dos serviços e 5,8 do VAB da indústria, portanto só essa COREDE colaborava com 20,2% da composição do PIB do estado<sup>34</sup>.

Notamos, portanto, que a história da industrialização de Rio Grande está atrelada à decisão do Estado. A análise dessa trajetória histórica revelou que todos os empreendimentos industriais careceram de um volume de mão-de-obra que foi suprido, mediante a vinda de imigrantes. A instalação das indústrias e depois a sua falência empurraram a população para o setor de serviços, que cresceu substancialmente. Na década de 1950, o estado perdeu espaço devido à industrialização pesada ser concentrada regionalmente no sudeste do país – inclusive com o Plano de Metas (1956-1961) foi a primeira iniciativa Federal que visou desenvolver, entre outros setores, a indústria naval brasileira. A partir da ditadura militar, as desigualdades regionais foram asseveradas, restando a Rio Grande, a posição de corredor de exportação. Depois na década seguinte, em 1970 até os anos 1990 houve uma desconcentração das atividades econômicas, com os estados entrando em “guerra fiscal” para obter investimentos industriais. Neste caso, conforme dito anteriormente, a metade norte do estado logrou a instalação do Polo automobilístico. Assim, notamos períodos de reorganização da economia e descentralização do desenvolvimento industrial que mudaram a situação da cidade e do estado no decorrer das décadas.

Observamos que a reativação da indústria naval em meados da década de 2000 possui, sob muitos aspectos, semelhanças com a dinâmica da indústria automobilística nos anos 1990, como exemplo, citamos o modo de organização da cadeia produtiva. Difere substancialmente, contudo, o aspecto da atuação do Estado, pois durante o Governo Lula

<sup>33</sup> O VAB do Estado em 2012 se dividia em 66,3% nos Serviços, 25,2% na Indústria e 8,4% na Agropecuária. Fonte: <http://planejamento.rs.gov.br/upload/arquivos/201603/17095141-perfis-regionais-2015-sul.pdf> Acesso em: 08 de fev. 2018.

<sup>34</sup> Não dispomos de dados atualizados para observar os movimentos do VAB de Rio Grande nos anos de ápice do Polo.

(2004-2010), houve a retomada da indústria naval do Brasil através de políticas federais que descentralizaram a produção de navios e de plataformas de petróleo do Rio de Janeiro para diversas regiões do país, entre elas o Rio Grande do Sul. Por fim, cumpre ressaltar que, se no período do estado-desenvolvimentista houve a concentração da industrialização no sudeste do país, no período recente, a partir de 2003, com a reassunção do papel do Estado como indutor de políticas, o país apresenta uma configuração denominada teoricamente como “novo desenvolvimentista, conforme veremos no segundo capítulo. Diferente de outras épocas, o que ocorreu no país, foi justamente o oposto de outrora, isto é, além de soerguer a indústria de um setor, houve a desconcentração da mesma de Norte a Sul do país.

Mas qual a relação dessa análise histórica com o objeto da presente tese, o trabalho no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande?

Olhar para essa história de Rio Grande nos possibilita entender sua economia e os ciclos industriais que se estendeu ao longo do tempo. Vimos que o desenvolvimento econômico aparente do primeiro ciclo industrial de Rio Grande não se traduziu em desenvolvimento social e, posteriormente embora a indústria pesqueira tenha sido fortalecida pelo subsídio federal, esta não prosperou. Por conseguinte, a cidade permaneceu estagnada economicamente na década de 1990.<sup>35</sup> Identificamos estas características cíclicas: investimento oriundo de capital misto, uma política federal, entre outras no começo do século XXI no município em estudo. Deparamo-nos no século XXI, com a instalação de um investimento que mescla essas características, guardadas as circunstâncias históricas estadual, nacional e internacional, no que tange ao financiamento federal, ou seja, com o Polo Naval e *Offshore*. Apresentamos a seguir o perfil socioeconômico de Rio Grande e indagamos sobre a relação entre o Polo Naval e o desenvolvimento da cidade de Rio Grande. É uma questão que só podemos inferir dentro de uma análise que intentou compreender o processo de transformação do município, no que interessa aqui, a partir do desenvolvimento econômico e seus diversos ciclos; isto é, a partir do estudo dos “processos sociais de longo curso” vivenciados pelo município em correlação com a esfera estadual e nacional (ELIAS, 2008, p. 53).

Argumentamos que a dinâmica econômica citadina se constitui a partir destes ciclos e ao acompanhar processualmente cada um deles, que algumas vezes se sobrepõem,

---

<sup>35</sup> Segundo Pochmann e Amorin (2003 *apud* DOMINGUES, SÁ CARVALHO, CARVALHO, 2013), Rio Grande estava na posição 422º dos 5.507 municípios do ranking de exclusão social. O índice de emprego formal era 0,178; o índice de desigualdade de 0,172 e o índice de exclusão social 0,572. Esses índices variam entre 0 e 1, quanto mais próximo a zero pior é a condição de vida. Nos anos 1990, houve a privatização do complexo portuário que nos anos 2000 contribuiu para a “diversificação dos serviços logísticos portuário em geral, mas principalmente atrelados à carga conteineirizada, cujas atividades passaram a ofertar número crescente de postos de trabalho” (DOMINGUES, SÁ CARVALHO, CARVALHO, 2013, p. 943).

compreendemos que essas transformações no decorrer de décadas são mais aparentes do que reais. Isto porque encobrem uma estagnação estrutural, que é movimentada a partir de novos empreendimentos os quais oferecem novas perspectivas e que, por motivos específicos a cada ciclo do capitalismo, sucumbem.

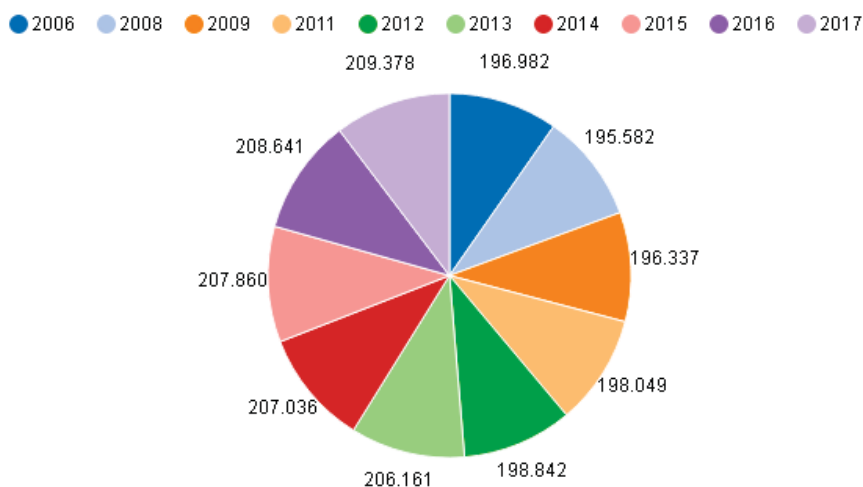
A sociologia histórica nos permite compreender as transformações e combinações que um empreendimento trouxe para a região. Mas ao mesmo tempo, ao identificar nesse empreendimento um apogeu e sua crise, podemos compreender os desdobramentos sociais para a população local e para o desenvolvimento regional. No tópico a seguir, nos debruçamos sobre a cidade de Rio Grande e suas condições recentes, pois nos interessa nesta tese compreender o modo como se estabelece a dependência de Rio Grande das políticas federais e da conjuntura política nacional, visto que no período do velho desenvolvimentismo dos anos 1950/60, a cidade foi impactada por políticas federais que, como vimos, desfavoreceram as atividades econômicas existentes. Já no século XXI, numa conjuntura definida por alguns autores como “novo desenvolvimentismo” a cidade passou por alterações significativas e fora beneficiada por um determinado tempo.

### 1.3 O PERFIL SOCIOECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE

Nesta seção, por sua vez, trazemos alguns indicadores de seu desenvolvimento. Entre estes, destacamos os dados do índice de GINI, e do Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (IDESE), que nos permitem tecer algumas análises relacionais e identificar as mudanças a partir da instalação da indústria naval na cidade e os aspectos que guarda em comum com os investimentos realizados no decorrer de sua história, no que diz respeito ao padrão de relações de trabalho, em geral, utilizado.

Segundo Heydt et al (2016), as regiões prósperas registram um acelerado crescimento populacional. No caso de Rio Grande entre 2010 e 2014 esta taxa foi de 7,19%. Se comparado ao período anterior de 2000-2010 foi aproximadamente de 5% o qual registrou, portanto, uma taxa menor. Em termos populacionais, segundo Censo de 2010, Rio Grande tinha 197.228 habitantes. Na última década, a população cresceu de modo substancial, visto que em 2016 sua população estimada é de 209.378 habitantes (IBGE, s/a), conforme o gráfico 1 abaixo:

GRÁFICO 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE ESTIMADA ENTRE 2006 E 2017



Fonte: SIDRA/IBGE – elaboração própria.

De acordo com os dados consultados, a partir do ano de 2006 a cidade passou por um processo crescente, em termos populacionais, mesmo com períodos de relativa variação, pois parte de 196.982 em 2006 para 209.378 em 2017. O que é interessante observar, é o salto de 2012 de 198.842 para 2013 com 206.161, justamente o período de ápice do Polo, isto é, atribuímos o aumento populacional devido a um período que vai da instalação de estaleiros navais em 2006 até seu ápice de atividades em 2013. Entretanto, é uma indústria que começa a ser impactada gradualmente devido as crises que se estabeleceram no país a partir de 2014, são elas: a crise política no Brasil, e a crise oriunda dos desdobramentos da Operação Lava Jato, como detalharemos mais à frente, nesta tese.

Conforme Heydt et al (2016), este crescimento indica o movimento de migração, principalmente para a inauguração do Polo, que atraiu muitos trabalhadores e trabalhadoras em busca das oportunidades de emprego. Por exemplo, no ano de 2010 da população total de 197.228, deste contingente 189.193 eram naturais de Rio Grande, 50.910 não eram naturais da unidade da federação, mas o que nos indica a migração aqui são os 8.035 indivíduos não naturais da cidade, conforme aos dados da tabela 2:

TABELA 2 - POPULAÇÃO RESIDENTE, POR NATURALIDADE EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO E À UNIDADE DA FEDERAÇÃO  
Município - Rio Grande (RS): 2010

Não naturais do município	Naturais da unidade da federação	Não naturais da unidade da federação	Total
50.910	189.193	8.035	197.228

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.



Em relação aos indicadores socioeconômicos, em 2013 o município possuía uma densidade demográfica de 73,80 habitantes/km<sup>2</sup>, a taxa de analfabetismo de indivíduos com 15 anos ou mais em 2010 era de 4,65%. A expectativa de vida ao nascer para o ano de 2010 era de 76,66 anos, maior que a do Rio Grande do Sul que é de 75,38 anos. Já o coeficiente de mortalidade infantil em 2013 era de 11,92 por mil nascidos vivos.

As exportações totais, em 2014 corresponderam a cifra de U\$ FOB<sup>36</sup> 2.914.366.833 (FEE, s/a). Desde 2006 o Produto Interno Bruto (PIB), apresentou uma tendência a aceleração, visto que, por exemplo, em 1999 o PIB era de aproximadamente 1,6 bilhões e em 2014, passou os 7 bilhões de reais (HEYDT et al, 2016). O PIB per capita de 1999 até 2009, passou de R\$ 8.600,00 mil reais para R\$ 32.000,00 mil reais e em 2013, atingiu a cifra de R\$ 39.522,00 reais, isto é, esta é a trajetória de crescimento que se reflete mediante a implantação e pleno funcionamento do Polo Naval (HEYDT et al, 2016). Os autores também argumentam em relação ao número de pessoas ocupadas, que em 2006 este número correspondia aproximadamente a 39 mil pessoas, cujo salário mensal médio era de 3,8 salários mínimos. Em 2013, em pleno ápice do Polo, o número de pessoal ocupado passou para 60 mil pessoas. Em relação ao PIB, apresentamos na tabela 3 os dados para o Brasil e Rio Grande do Sul, no período de 1990 até 2001.

TABELA 3 - TAXAS MÉDIAS ANUAIS DE CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL E DO RIO GRANDE DO SUL DE 1990 ATÉ 2001 (%).

<b>Período</b>	<b>Brasil</b>	<b>Rio Grande do Sul</b>
1990-1993	1,78	5,48
1994-1998	2,56	0,17
1999-2001	2,88	3,77

Fonte: Alonso (2003) com base nos dados da FEE e do IBGE.

Tanto o PIB, quanto o PIB *per capita* de Rio Grande, conforme a tabela 4 abaixo cresceram desde a instalação do Polo Naval e *Offshore* na cidade. Entretanto, a partir de 2014 percebemos que ambos, diminuíram consideravelmente, contrariando o movimento evidenciado desde 2010 e apontando para a crise econômica que naquele momento sequer se

<sup>36</sup> “[...] são as iniciais da expressão inglesa *Free On Board*. Quer dizer que o exportador é responsável pela mercadoria até ela estar dentro do navio, para transporte, no porto indicado pelo comprador. Por que *free*? Porque a mercadoria já deve ter sido desembaraçada na alfândega de partida e estar livre para ser levada” (WOLFFENBÜTTEL, 2006, p. 64).



vislumbrava. Pode-se considerar que 2013, foi o ápice em termos de crescimento em razão do bom momento vivenciado pela indústria naval e da conjuntura econômica e política nacional.

TABELA 4 - RIO GRANDE: PIB TOTAL E PIB PER CAPITA (EM R\$) - 2010 A 2014

ANO	2005	2010	2013	2014	2015
<b>PIB TOTAL</b>	2.236.434,31	5.143.120.718	8.147.934.388	7.357.681.054	7.274.579,59
<b>PIB per capita</b>	-	26.074	39.522	35.538	34.997,50

Fonte: FEE: PIB Municipal – Série Histórica 2002 em diante e Dados FEE. Elaboração própria.

Como podemos observar na tabela 4, referente ao PIB da cidade, no período de 2005 a 2013, isto é, em um período imediatamente após a instalação do Polo, há um salto do PIB de 2,2 bilhões de reais. No ano de 2013 – três anos após a inauguração do Polo – atinge a cifra R\$ 8,1 bilhões no ano de 2014. Portanto, o PIB da cidade quase quadruplica neste período e isto nos dá uma dimensão mais concreta sobre uma das hipóteses desta tese: o Polo como elemento desencadeador de desenvolvimento econômico.

No que tange ao Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (IDESE)<sup>37</sup>, a cidade apresentou uma melhora, assim como o estado, mas não saiu do índice médio – considerado entre 0,500 e 0,799 - conforme tabela abaixo:

TABELA 5 - RIO GRANDE: IDESE 2007-2014

Município/Estado	Ano							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>IDESE - Rio Grande</b>	0,696	0,709	0,716	0,703	0,704	0,714	0,728	0,728
<b>IDESE - Rio Grande do Sul</b>	0,698	-	-	0,720	-	-	0,747	0,757

Fonte: FEE. IDESE: Série histórica, s/a, e FEE/Centro de Indicadores Econômicos e Sociais (CIES)/Núcleo de Indicadores Sociais (NIS).

<sup>37</sup> “O Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (IDESE) elaborado pela Fundação de Economia e Estatística (FEE) é um índice sintético que tem por objetivo medir o grau de desenvolvimento dos municípios do Rio Grande do Sul. O IDESE é o resultado da agregação de três blocos de indicadores. Para cada uma das variáveis componentes dos blocos é calculado um Índice, entre 0 (nenhum desenvolvimento) e 1 (desenvolvimento total), que indica a posição relativa para os municípios. São fixados, a partir disto, valores de referência máximo (1) e mínimo (0) de cada variável. O índice final de cada bloco é a média aritmética dos índices dos seus sub-blocos. Considera-se a classificação do índice em alto (acima de 0,800), médio (entre 0,500 e 0,799) e baixo (abaixo de 0,499) nível de desenvolvimento. O IDESE considera, no total, um conjunto de 12 indicadores dividido em três blocos: Educação, Renda e Saúde”. O IDESE dos anos de 2015 e 2016 não foi divulgado ainda. Disponível em: [http://www.atlassocioeconomico.rs.gov.br/conteudo.asp?cod\\_menu\\_filho=812&cod\\_menu=811&tipo\\_menu=INDICADORES&cod\\_conteudo=1414](http://www.atlassocioeconomico.rs.gov.br/conteudo.asp?cod_menu_filho=812&cod_menu=811&tipo_menu=INDICADORES&cod_conteudo=1414) Acesso em: 28 de fev. 2017.

No quesito concentração de renda, medido pelo índice de Gini<sup>38</sup>, observamos que no período ressaltado houve uma tendência de diminuição da desigualdade, pois “a renda *per capita* média de Rio Grande cresceu 87,29% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 458,75, em 1991, para R\$ 631,79, em 2000, e para R\$ 859,20, em 2010” (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, s/p, 2013). Por ano, a taxa média foi de 3,62% entre 1991 e 2000, e no período de 2000 a 2010 foi de 3,12%. Isto é, neste período a taxa média de crescimento anual corresponde a 3,36% (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, s/p, 2013).

Conforme a tabela abaixo, depreendemos que: “a evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,54, em 1991, para 0,56, em 2000, e para 0,51, em 2010” (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, s/p, 2013). Ou seja, no período analisado a desigualdade diminuiu.

TABELA 6 - RENDA, POBREZA E DESIGUALDADE - MUNICÍPIO - RIO GRANDE – RS

Item	1991	2000	2010
Renda per capita (em R\$)	458,75	631,79	859,20
% de extremamente pobres	7,33	5,90	1,57
% de pobres	23,27	17,05	6,99
Índice de Gini	0,54	0,56	0,51

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, s/p, 2013.

Em termos de Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)<sup>39</sup> em 1991 o município possuía 0,527 (muito baixo), em 2000 foi para 0,652 (médio), e em 2010 saltou para 0,744 (alto). Não é nosso objeto central nesta tese buscar a correlação entre essas mudanças e a constituição do Polo Naval, mas nosso intento consiste em apontar as mudanças que ocorreram na cidade quando da constituição do Polo e de uma nova dinâmica empreendida na economia local. Rio Grande, assim como a maioria dos municípios brasileiros, sofreu tal inflexão devido ao conjunto de políticas públicas e um padrão de desenvolvimento experimentado no governo Lula<sup>40</sup>. Quando observamos o PIB per capita correlacionado ao IDH-M, percebemos que houve um aumento *pari passu* dos dois indicadores.

<sup>38</sup> “É um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar” (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, 2013, s/p).

<sup>39</sup> O IDHM é um número que varia entre 0 e 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano de uma unidade federativa, município, região metropolitana. Inclui três componentes, IDHM Longevidade, IDHM Educação e IDHM Renda. Trata-se de um dado que revela em certa medida as condições do município (Atlas de desenvolvimento humano, 2013). In: [http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o\\_atlas/idhm/](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/idhm/) Acesso em 26 jul. 2015

<sup>40</sup> Ver: Atlas da desigualdade do Brasil organizado por Pochmann, et al, (2014).

Rio Grande, segundo Fialkow (2014, p. 9), é um dos municípios que ocupa uma posição de maior PIB *per capita* no *ranking* do Rio Grande do Sul. Entretanto, o autor destaca que, devido à natureza “da atividade não permite uma apropriação de grande parte deste como renda na cidade, o que mantém o município e a região ainda com relativa precariedade na sua estrutura econômica” (FIALKOW, 2014, p. 9 *apud* D’AVILA; BRIDI, 2015b).

Como podemos visualizar na tabela 7, em 2010 a indústria correspondia a 35,3% da economia do município, perdendo apenas para a atividade de serviços, com 51,1%. Já em 2012, Rio Grande ocupava o quarto lugar com o PIB representando uma participação de 3,23% no Estado (FEE, 2014).

TABELA 7 - ESTRUTURA PRODUTIVA DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE – 2010

<b>Município</b>	<b>Agropecuária (%)</b>	<b>Indústria (%)</b>	<b>Adm. Pública (%)</b>	<b>Demais Serviços (%)</b>
Rio Grande	3,0	35,3	10,6	51,1

Fonte: extraído de FIALKOW (2014 *apud* D’AVILA; BRIDI, 2015).

A mudança dos indicadores, impulsionada pela implantação do Polo Naval, atingiu uma antiga questão ligada a desigualdade regional<sup>41</sup> - conforme explicado anteriormente. Segundo Alves, Batista e Silveira (2005, p.1), o estado “em sua região sul, que apresenta maior extensão territorial, até o século XIX detinha o poder econômico, advindo do setor primário, foi aos poucos tendo sua importância econômica reduzida na região”. Para os autores, esta região encarou desde 1980 “dificuldades econômicas e sociais como consequência dos problemas enfrentados pelo setor agropecuário e pela baixa industrialização”. Já a região norte, diferentemente, que “era inexpressiva economicamente até o final do século XIX”, começou “um acelerado desenvolvimento econômico decorrente da agricultura, da intensificação da indústria, do comércio e da imigração”; devido à localização privilegiada que permitia a ligação com mercados internacionais e o escoamento dos produtos (ALVES, BATISTA; SILVEIRA, 2005, p. 1).

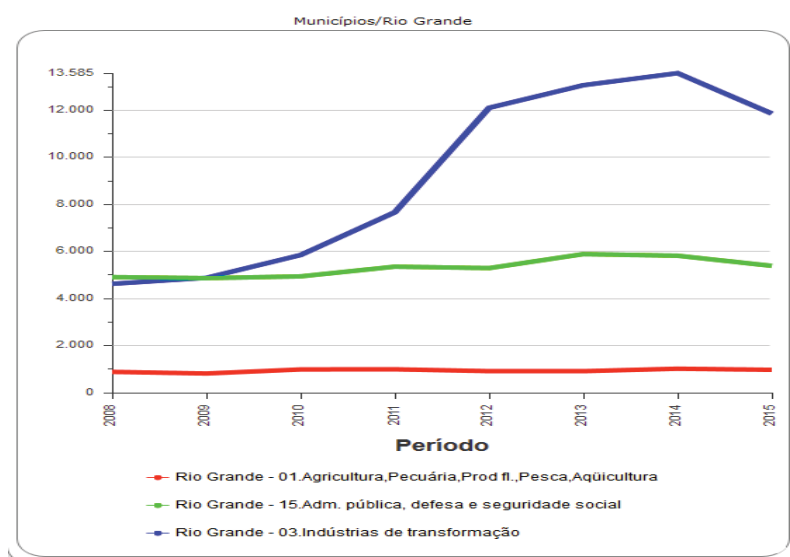
Dessa forma, os autores afirmam que, e conforme abordado anteriormente, somente na segunda metade do século XIX a economia do norte do estado começou a se desenvolver, estabilizando-se no século XX através da concentração de riqueza, ao passo em que a economia da metade sul não acompanhou as mudanças e ficou estagnada na década de 1980,

<sup>41</sup> Embora nosso estudo não se detenha, sobre o impacto da instalação da indústria naval no que tange a metade norte *versus* a metade sul do estado, consideramos importante mencionar esta variável, a qual poderá ser aprofundada em outros estudos.

em termos de ritmo de crescimento comparado as demais regiões do estado (D'AVILA; BRIDI, 2015b).

Em 2005, a indústria naval começou a ser instalada e dado o prazo dos investimentos, estimados entre vinte e trinta anos, encetara um novo período de crescimento ancorado desta vez, na indústria naval. Por conseguinte, poderia impactar positivamente a COREDE SUL, que desde meados dos 1970 sofria com a desindustrialização e com atividades de pouco valor agregado, permitindo então, novos e maiores patamares de desenvolvimento da cidade e da região. Como vimos nesta seção o perfil socioeconômico da cidade passou por uma alteração, cresceu em termos populacionais a partir de 2010; o número de pessoas ocupadas também aumentou de 35 mil em 2006 para 60 mil em 2013; em termos de IDESE ambos, cidade e estado apresentaram uma melhora, mas se mantiveram no índice médio; a desigualdade no período analisado diminuiu numa estrutura produtiva que era predominantemente de serviços, mas é alavancada pelo volume de postos de trabalho criados com o Polo Naval; o PIB também demonstrou tendência a aceleração até 2013, no entanto em 2014 já denota-se a retração. Embora o nosso recorte temporal compreenda a instalação e ascensão do Polo até 2015, observamos que os efeitos da crise já vinham se fazendo sentir em 2014, como podemos visualizar no gráfico 2:

GRÁFICO 2 - RIO GRANDE: VÍNCULOS EMPREGATÍCIOS ATIVOS POR SEÇÃO DE 2008 A 2015



Fonte: FEE/RAIS. Elaboração própria.

Como observamos no gráfico, a partir das principais atividades da estrutura econômica produtiva do estado definidas por FIALKOW (2014), através da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0) por seção, temos que a atividade da

indústria de transformação – inclusa a construção de embarcações – despontou em 2008 passando de 4.629 vínculos empregatícios para 13.585 em 2014, e registrando uma queda para 11.865 vínculos empregatícios ativos no ano de 2015. Por seu turno, a agricultura, a pecuária, a pesca, entre outras, se mantiveram sem registrar grandes oscilações partindo de 885 vínculos empregatícios em 2008 e aumentando ligeiramente este contingente para 973 no ano de 2015. Por fim, a administração pública, a defesa e a seguridade social registraram um aumento 4.914 em 2008, para 5.393 vínculos empregatícios em 2015. Portanto, a atividade que registrou um aumento significativo de vínculos empregatícios ativos de 2008 a 2014 foi a indústria de transformação no município.

Portanto, o padrão de desenvolvimento de Rio Grande se vincula aos investimentos Federais e passa a depender mais destes, conforme os empreendimentos industriais no ramo têxtil e frigorífico, entre outros, que entraram em falência em meados da década de 1950. Neste contexto, o Governo Federal mudou seu padrão de desenvolvimento voltando-se para a criação de indústrias de base, para a substituição das importações, para o protecionismo em determinadas áreas que, entre outros fatores agregados, fizeram que a cidade estagnasse definitivamente na década de 1970. Entretanto, conforme a abertura comercial e principalmente devido a reintrodução da pauta exportadora alguns terminais graneleiros se instalaram no Porto, que serve como escoadouro de produtos. Esta especialização da cidade e região em produtos com baixo valor agregado produziu uma disparidade interna no estado e devido a isto se formou em 1994 o COREDE, com vistas a elaborar diagnósticos e políticas que atendessem as desigualdades intraestaduais.

Logo no começo dos anos 2000 a cidade foi inserida numa dinâmica que impactou também o estado e o país, pois ao ser escolhida como Polo Naval, uma série de mudanças se processaram. Entre elas, o aumento do PIB e que, como vimos neste capítulo, a diminuição da desigualdade, o aumento do emprego em uma atividade industrial, entre outros indicadores que alteraram positivamente, em termos de trabalho e mercado de trabalho, contribuindo para diversificação da estrutura produtiva da cidade.

As mudanças produzidas na cidade se apresentam como inovadoras de um lado, mas de outro, repetem padrões dos ciclos econômicos vivenciados em outras épocas, visto que sua dinâmica depende de substancialmente das políticas federais e do rumo que o país toma no decorrer dos governos. Assim, no período do velho desenvolvimentismo observamos que a cidade fora impactada negativamente, dado que o “desenvolvimento para dentro” fora priorizado na contramão das atividades características ali desempenhadas. Já no período

considerado por alguns teóricos como “novo desenvolvimentismo” a cidade foi beneficiada mediante a instalação de uma indústria, como a naval, e da valorização das exportações, que foram fatores importantes na dinamização da sua economia.

Essa contextualização da cidade de Rio Grande e da dinâmica regional é importante, pois nos permite analisar as mudanças recentes do município, sobretudo as alavancadas pelas políticas industriais e sociais que envolveu o Polo Naval no governo Lula/Dilma. A cidade pode ser inscrita no debate sobre o novo desenvolvimentismo, na medida em que as transformações ocorridas neste período (2003-2014) se devem à política industrial promovida pelo Estado, devido a sua reassunção enquanto agente indutor de crescimento e desenvolvimento econômico. Ademais, na seção seguinte, nos detemos no debate acerca do “novo desenvolvimentismo” como estratégia de Governo e o debate teórico suscitado cotejando com o caso do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande/RS. Ao final desta parte, demonstramos as características que o Polo assumiu nas duas fases.

#### 1.4 O “NEODESENVOLVIMENTISMO” COMO ESTRATÉGIA DE GOVERNO E A ABORDAGEM CONCEITUAL: APROXIMAÇÕES PARA O DEBATE SOBRE O PADRÃO DE DESENVOLVIMENTO

Dado a reassunção do papel do Estado nos Governos de Lula e Dilma, principalmente no que tange ao nosso objeto, isto é, resultante das políticas industriais, o debate sobre o desenvolvimentismo<sup>42</sup> também foi recolocado na agenda e atualizado. E o caso da indústria naval analisado nesta tese exemplifica e ilustra, em parte, esse debate. Nesse sentido, apresentamos nesta seção o pano de fundo geral no qual este debate reascende e algumas perspectivas de interpretação. Para tanto, localizamos o arrefecimento do Estado na década de 1990 e a reassunção de seu papel na década seguinte a partir de uma perspectiva que intenta estabelecer padrões gerais de “desenvolvimento”, visto que “padrão de

---

<sup>42</sup> O debate do desenvolvimentismo é relativamente novo – data do final do final da Segunda Guerra Mundial - e, em linhas gerais, compreende os períodos nos quais o Estado intervém na economia e fomenta o capitalismo via políticas federais, incentivos fiscais e financiamentos para os empreendimentos. Todavia, são períodos relativamente curtos, se considerarmos o caso brasileiro, por exemplo, sucedidos por crises que quebram o “movimento interventor”, seguido então por políticas de um Estado mínimo para o social. O tema do desenvolvimento adquiriu importância, depois da Segunda Guerra Mundial. E no Brasil, como uma nação “subdesenvolvida” e dependente, esta noção compreendia a busca pela “modernização nacional mediante a industrialização, baseada em um projeto de substituição de importações e no progresso técnico” (IVO, 2012. p. 191).

desenvolvimento e mercado de trabalho, e trabalho-proteção social, são altamente dependentes” (CARDOSO JUNIOR; HAMASAKI, 2014, p. 7). Pochmann (2013) também salienta que o padrão de desenvolvimento tende a se alterar, mas para o autor, isso está correlacionado com as crises e as mudanças que são requeridas.

De acordo com Reis (1993), o desenvolvimentismo<sup>43</sup> como perspectiva perdeu credibilidade devido as transformações geradas pela globalização, que deslocaram o papel do Estado-nação como agente condutor do desenvolvimento econômico. Assim, a autora considera que os três pilares da perspectiva desenvolvimentista (o estatismo, o nacionalismo e o cientificismo) erodiram causando uma crise de paradigmas na própria Sociologia, na Ciência Política e outras áreas correlatas. A mudança na agenda de pesquisa passou a ser impactada pela globalização.

De fato, na década de 1990 no contexto brasileiro, dada a abertura comercial, as privatizações realizadas pelos Governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) na esteira das transformações propostas pela globalização, o debate formulado naqueles termos de certa forma caiu no ostracismo e surgiram outras interpretações e conceitos advindos dos países desenvolvidos. Para Ivo (2014), o pacto recém realizado no Brasil através da Constituição de 1988, que aglutinou, de certa forma, interesses antagônicos e assumiu compromissos, foi desregularizado em “favor da liberalização do mercado” (p. 39). Por conseguinte, isso gerou “graves processos de dessocialização e ampliação das desigualdades, precarização do trabalho, transformação do sujeito do trabalho em sujeito do consumo, entre outros processos simultâneos, inerentes às dinâmicas da urbanização e industrialização” [...] (IVO, 2014, p. 39). Para a autora, essas mudanças expressam o conflito entre duas concepções acerca do papel do Estado, enquanto projeto: o primeiro que enfatizava o Estado social, voltado para a democracia e para a extensão da cidadania; e o segundo defendia o papel do

---

<sup>43</sup> O desenvolvimentismo enquanto corrente teórica, se assim o podemos chamar, é marcado por diferenças importantes de ênfase entre seus principais representantes no que tange ao processo de substituição de importações, a industrialização, a divisão internacional do trabalho, o subdesenvolvimento, entre outros temas. Celso Furtado e Raul Prebisch foram os primeiros a tratar deste tema e propunham “pensar com as próprias cabeças” os problemas da América Latina, devido a sua realidade socioeconômica própria (FURTADO, 1998, p. 15), para tanto criaram no âmbito das Organizações das Nações Unidas (ONU), ao final da década de 1950, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), a fim de compreender o contexto latino-americano. Além disso, se instituiu a abordagem da teoria da dependência a qual se divide em matrizes distintas entre si, a saber, na primeira formulação é de origem marxista tendo na figura de Theotonio dos Santos, Ruy Mauro Marini, Vania Bambirra e Orlando Caputo seus principais representantes (MARTINS, 2011, p. 229). A segunda perspectiva foi formulada na década de 1970 e parte de uma crítica às teses cepalinas e de um viés weberiano e, de certa forma, marxista, tem como representantes teóricos Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto. O debate do desenvolvimentismo é vasto e conta com contribuições importantes desde então. Nosso foco é a estratégia de governo desenvolvimentista e por isso nos centramos nas políticas industriais e não no debate teórico acadêmico do velho desenvolvimentismo.



Estado mais alinhado às diretrizes de uma economia globalizada, competitiva, bem como seus mecanismos de reestruturação produtiva e ajustes.

Conforme dito, dada a erosão dos pilares e valores que organizavam a sociedade brasileira, houve um deslocamento de temas os quais passaram a basear-se na emergência de uma economia global e da sociedade informacional<sup>44</sup> isto é, no desenvolvimento amparado na criação, aplicação e uso da tecnologia a partir da revolução das tecnologias em informação (CASTELLS, 1999). Além disso, o tema do desenvolvimento foi analisado em termos de capital social e desempenho institucional, essa abordagem firmou que quanto maior o grau de comunidade cívica, mais eficientes seriam as instituições regionais o que, por sua vez, favoreceria o desenvolvimento regional na experiência italiana (PUTNAM, 2007). Também, a perspectiva de Amartya Sen (2000) que defende uma abordagem integrada e multifacetada do desenvolvimento, o qual contribuiu com sua análise para o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), mediante a criação de novos indicadores para aferição do desenvolvimento. Para Bresser-Pereira (2012), desde a década de 2000 os países da América Latina procuravam uma nova estratégia nacional para se desenvolver e isto se verifica na eleição de políticos de centro-esquerda nestes países.

No Brasil a crise da década de 1990 remonta a década de 1970, devido ao desmonte do projeto nacional-desenvolvimentista que, em termos gerais foi organizado em 1930 e rompido na década de 1980 (CARDOSO JUNIOR; HAMASAKI, 2014). Segundo os autores, a crise dos anos 1970 se instalou na época de implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), no qual estava presente o eixo para a indústria naval, deste modo o efeito foi duplo: a reversão das tendências de crescimento e o colapso da política desenvolvimentista. Se, como os autores argumentam, os anos 1970 foram a primeira fase da regressão industrial, a década seguinte representa a desarticulação do parque industrial brasileiro, e na década de 1990 esta desarticulação chega ao limite, colapsando, conforme ilustra o caso da indústria naval do Rio de Janeiro no estudo de Pessanha (2012).

Na década de 1990 no Brasil, predominou a flexibilização de direitos, altas taxas de desemprego, de informalidade e baixos salários (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012). Segundo os autores, havia uma forte tendência para a flexibilização das leis trabalhistas. Para Oliveira (2008), o paradigma da globalização foi incluso no país a partir do governo Collor, mediante

---

<sup>44</sup> Segundo Rocha de Freitas (2014, p. 20) “o conceito de sociedade informacional difere do conceito de sociedade da informação. O segundo termo refere-se à ênfase do papel da informação na sociedade, podendo relacionar-se a qualquer sociedade”. [...] O que difere, entretanto, o modo informacional de desenvolvimento “[...] é a ação de conhecimentos sobre os próprios conhecimentos como principal fonte de produtividade” (CASTELLS, 2010, p. 54).

“intensas políticas de ‘liberalização e flexibilização’ da economia” (OLIVEIRA, 2008, p. 392). Com o governo de Fernando Henrique Cardoso, surgiram novas leis que flexibilizaram o mercado de trabalho as quais foram agrupadas por quatro categorias: 1) alocação e gestão da mão-de obra (flexibilidade quantitativa); 2) flexibilidade da remuneração; 3) flexibilidade da jornada de trabalho; e 4) flexibilização das formas de solução de conflitos (KREIN, 2001). Para o autor, essas medidas foram institucionalizadas mediante a:

[...] introdução do contrato por prazo determinado, do contrato por tempo parcial, da suspensão do contrato, da lei das cooperativas profissionais, da ampliação da contratação temporária da denúncia da convenção 158 da [Organização Internacional do Trabalho] (OIT) [que facilita a demissão sem motivo]; da Participação nos Lucros (PLR), criação do banco de horas, trabalho aos domingos e no comércio e trabalho em turnos ininterruptos; a criação da Comissão de Conciliação Prévia (CCP), a reforma no Judiciário trabalhista e previsão da mediação e arbitragem voluntária (KREIN, 2001, p. 102 - 103).

Assim, segundo Oliveira (2008), houve o estímulo da remuneração variável e da negociação por empresa com o PLR, por exemplo. Com a criação do Banco de Horas foi possibilitado ao empregador ajustar a jornada de acordo com a demanda na produção, e a Criação das Comissões Prévias dificultou o acesso dos trabalhadores à Justiça do Trabalho.

No governo Lula o tema da flexibilização tramitou de forma ambígua, pois ora fortaleceu a regulação pública do mercado de trabalho e, ora tencionou para a flexibilização (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012). Para os autores, apesar de o Governo Lula ter identificação com os trabalhadores, houve uma série de leis<sup>45</sup> aprovadas que vão de encontro a lógica da flexibilização, entretanto, os autores argumentam que no período Lula a flexibilização foi direcionada a públicos específicos, tais como: “pessoa jurídica, micro e pequenas empresas e jovens, e realizada por meio de mudanças na legislação ordinária” (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 12). Todavia, foram vetadas e retiradas da pauta do Congresso Nacional, aquelas medidas que visavam a ampliação da flexibilização, “tais como o que previa a prevalência do negociado sobre o legislado, o veto à Emenda nº 3 da Super Receita e o cancelamento dos subsídios para a contratação por prazo determinado” (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 13). Além disso, as medidas que ampliaram a regulação pública<sup>46</sup> do mercado de trabalho foram direcionadas para a “política de valorização do salário

<sup>45</sup> Crédito consignado (Lei n. 10.820/2003); 1º Emprego (Lei 10.748/03 e 10.940/04 regulamentada pelo Decreto 5.199/04; Reforma previdenciária (EC n. 41/2003); Nova Lei de Falências e da Recuperação Judicial (Lei n. 11.101/2005); Super Simples (LC 123/2006); Nova regulação para o trabalho em atividades de cunho intelectual (Lei n. 11.196/2005), entre outras (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 11-12).

<sup>46</sup> Medidas que foram contra a tendência de flexibilização do mercado de trabalho: Retirada do Senado do Projeto de Lei (PLC 134/01) – a prevalência do negociado sobre o legislado; Adoção de uma Política de Salário Mínimo (2005); Estágio (Lei n. 11.788/2008); Veto à Emenda 3 da Super receita – que proibia o auditor fiscal

mínimo; a ampliação do seguro desemprego; aumento de formalização do emprego; a nova regulamentação do estágio e o estímulo para inclusão do autônomo na seguridade social” (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 13).

Para os autores, durante o governo Lula a flexibilização passou por alterações legais o que somada “com a melhora dos indicadores do mercado de trabalho” (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 2) mesmo com a crise do mensalão, houve a partir da eleição de 2006, a redefinição do papel do Estado o qual fica “mais evidente nas respostas à crise de 2008/2009” (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 2). Entretanto, os autores demarcam que a “agenda flexibilizadora continua persistindo e avançando em alguns aspectos, tais como a elevação da taxa de rotatividade, o aumento da jornada de trabalho, a ampliação da contratação atípica e o avanço da remuneração variável” (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 3). Ademais, os autores adicionam mais dois indicadores sobre a regulação do trabalho, que são a negociação coletiva e o poder do empregador.

[...] A melhoria econômico-financeira, a queda do ministro da economia – e a necessidade de reconquistar apoio para enfrentar as próximas eleições contribuíram para que o Governo avançasse na direção de políticas mais progressistas. Nesse contexto, o governo faz um acordo com as Centrais Sindicais em torno de uma política de valorização do salário mínimo, aprofunda o programa Bolsa-Família e passa a formular um conjunto de políticas de promoção do desenvolvimento da infraestrutura, da promoção industrial e de desenvolvimento regional que ganharia o nome de Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 20).

Segundo os autores, a partir da reeleição de Lula o Estado adquire outro patamar em termos de promoção do desenvolvimento. Assim depois de praticamente 20 anos no ostracismo, novamente aflorou nos países latino-americanos, o desenvolvimentismo em novos termos. Segundo Pinho (2012, p. 3), o novo-desenvolvimentismo retomou a articulação tradicional entre política externa e a estratégia de desenvolvimento interno, enquanto que se aproximava diplomaticamente dos países emergentes, constituindo “uma arquitetura política da diplomacia brasileira”.

Do ponto de vista teórico, a partir dos anos 2000, na esteira da crise financeira que impactou fortemente os Estados Unidos, a abordagem neodesenvolvimentista ressurgiu. Segundo Maranhão (2012, p. 78), as próprias organizações multilaterais na tentativa de se afastar do “fundamentalismo do Consenso de Washington e do que chamam de velha

---

multar as empresas que estabeleciam uma relação de emprego disfarçada; Seguro Desemprego – ampliação das parcelas de seguro desemprego para 7 meses aos setores mais atingidos pela crise econômica de 2008/2009. Cancelamento dos subsídios para contratação por prazo determinado, 2003; Revogação da portaria 865/1995; Pagamento da licença maternidade (KREIN, SANTOS, NUNES, 2012, p. 14-15).

concepção desenvolvimentista”, se ocuparam com estudos voltados para a superação da pobreza e inserção dos países periféricos na globalização. Para o autor, esta preocupação é manifesta tanto nos Relatórios do Banco Mundial sobre as estratégias de combate à pobreza, quanto nas pesquisas da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre desenvolvimento social e humano ou nos Objetivos do Milênio, acordados no final dos anos 1990 e começo da década de 2000. Para Maranhão (2012) com o esgotamento das “soluções” neoliberais surge à necessidade de o capital “renovar as suas promessas de desenvolvimento”<sup>47</sup>. Assim, gradativamente emergem propostas dos organismos multilaterais e de seus pesquisadores, com o objetivo de aliar o crescimento econômico com o combate à pobreza, o desenvolvimento humano e a sustentabilidade (MARANHÃO, 2012, p. 79). De acordo com Maranhão, estas novas diretrizes políticas e econômicas foram construídas para os governos de países periféricos, entre eles o Brasil.

Segundo Ramalho e Oliveira (2013, p. 212), a partir da ascensão de Luís Inácio Lula da Silva (Lula) ao governo federal em 2003 houve a retomada da dimensão social por meio de um conjunto de políticas. O crescimento econômico, ancorado na maior regulação do Estado e voltado para o consumo de massa gerou, mediante a política de valorização do salário mínimo e de políticas sociais, uma melhor distribuição de renda (POCHMANN, 2011, p. 17), assim como políticas de ampliação do emprego formal (D’AVILA; BRIDI, 2017). A eleição deste novo Governo tinha como base do programa, apresentado em 2002, o novo desenvolvimentismo o qual,

[...] consistiria na elevação do social à condição de eixo estruturante do crescimento econômico, por meio da ampliação do mercado de consumo de massa, com políticas de renda e inclusão social. Esse fortalecimento do consumo popular e do mercado interno seria capaz de gerar um novo dinamismo econômico, bem como escala e produtividade para a disputa do comércio globalizado, impulsionando as exportações e consolidando a trajetória de crescimento acelerado e sustentado. (MERCADANTE, 2012, p. 31).

No primeiro mandato de Lula, o aumento do preço das *commodities* foi um importante vetor que impulsionou as exportações fator que, somado às políticas distributivas resultou em crescimento econômico satisfatório (BRESSER-PEREIRA; THEUER, 2012, pp. 825-826). Cumpre ressaltar que, em termos de debate, tanto o desenvolvimentismo quanto o neodesenvolvimentismo são frutos de “apreensões teóricas e propostas de política econômica,

---

<sup>47</sup> O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), por exemplo, surgiu mediante as pesquisas do economista paquistanês Mahabud Ul Haq, conhecido por liderar o grupo que criou o índice, utilizado pelo Programa das Nações Unidas (PNUD) desde 1990. O interesse em verificar outros indicadores, além do econômico, reflete esta preocupação da perda de legitimidade política do neoliberalismo e o surgimento de um novo conjunto de propostas, reunidas em torno do projeto de desenvolvimento (MARANHÃO, 2012, p. 86).

limitadas aos marcos do capitalismo em seus diferentes momentos históricos e padrões de reprodução ampliada do capital” (TRASPDINI; MANDARINO, 2013, p. 3); (D’AVILA; BRIDI, 2017). Sendo assim, podemos dizer que o neodesenvolvimentismo se dá no marco do neoliberalismo e do capitalismo financeiro, mas este possui semelhança com alguns escritos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL)<sup>48</sup>:

[...] O neodesenvolvimentismo guarda forte semelhança com alguns escritos e apreensões teóricas da Cepal em três textos clássicos lançados respectivamente nos anos 40, 60 e 90, e com as sucessivas reinterpretações do debate, frente às reestruturações do capital e dos blocos de poder no Estado. Por isso, o neodesenvolvimentismo acaba se aproximando politicamente tanto da teoria cepalina pós anos 60 quanto do neoliberalismo [...]. Portanto, enquanto o desenvolvimentismo conseguia fazer uma análise crítica e originária sobre a histórica relação desigual das relações econômicas internacionais ancorada na crítica à lei das vantagens comparativas, o neodesenvolvimentismo se atém muito mais aos instrumentos de política macroeconômica, sem questionamentos aos nexos causais da dependência e da desigualdade (TRASPDINI; MANDARINO, 2013, pp.3-4).

Podemos dizer, assim, que o neodesenvolvimentismo ou novo desenvolvimentismo, são conceitos utilizados “como referência a nova leva de estudos sobre desenvolvimento, posteriores à hegemonia neoliberal” (BOSCHI; GAITÁN, 2013, p. 325). Os estudos sobre o neodesenvolvimentismo ou novo desenvolvimentismo e ainda sobre o social-desenvolvimentismo, face ao novo quadro político e econômico no período pós anos 1990, destacam que houve retomada de uma parte do pensamento estruturalista da (CEPAL), mas esta revisão se deveu também ao “fracasso das políticas neoliberais que proclamaram o Estado mínimo e o poder autorregulador do mercado” da década anterior (BOSCHI; GAITÁN, 2013, p. 325).

Para Oliveira (2013), no Brasil, Bresser-Pereira foi o primeiro a utilizar a expressão “novo desenvolvimentismo” no ano de 2003, e justificou comparando-a com “o fracasso da "ortodoxia neoliberal" em garantir estabilização macroeconômica e crescimento coloca a possibilidade de uma nova política econômica, na América Latina” (OLIVEIRA, 2013, p. 237) com o que denominou de "populismo da esquerda burocrática e sindical" (herdeira do *nacional desenvolvimentismo*)” caracterizado numa estratégia de desenvolvimento nacional “sem protecionismo e com rigor fiscal e monetário, baseada em uma indústria competitiva, voltada à exportação” (OLIVEIRA, 2013, p. 237). Segundo Bresser-Pereira (Folha de São Paulo, 19/09/2004), em 1986, mediante o Plano Baker “a ortodoxia convencional foi

---

<sup>48</sup> De acordo com Fonseca (2014, p. 32), “o pensamento econômico teórico só se consolidou nas décadas de 1950 e 1960”, com a criação da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), que reunia uma gama de intelectuais voltados para a questão, tais como: Raul Prebisch, Celso Furtado, Aníbal Pinto, Osvaldo Sunkel, Maria da Conceição Tavares e José Medina Echevarría, entre outros (FONSECA, 2014, p. 32).

transformada em "estratégia de desenvolvimento"<sup>49</sup>, isto é, o nacional-desenvolvimentismo como projeto estratégico de governo, foi substituído pelo Consenso de Washington, que se fundamenta na “desregulação dos mercados, no crescimento com poupança externa, em altas taxas de juros e em taxas de câmbio sobrevalorizadas” (BRESSER-PEREIRA, 2012, p. 27). Contudo, segundo o autor, este se revelou um fracasso perante as inúmeras crises do balanço de pagamentos e da incapacidade de melhorar o padrão de vida da população. Dessa maneira, em um primeiro momento o novo desenvolvimentismo aparece num contexto favorável, pois de certa forma vai de encontro a perspectiva das agências multilaterais.

Bresser-Pereira<sup>50</sup> definiu o novo desenvolvimentismo como,

[...] um conjunto de valores, ideias, instituições e políticas econômicas por meio das quais, no início do século XXI, os países de renda média procuram alcançar os países desenvolvidos. Não é uma teoria econômica, mas uma **estratégia nacional de desenvolvimento**, baseada principalmente na macroeconomia keynesiana e na teoria econômica do desenvolvimento (BRESSER-PEREIRA, 2012, p. 42 – grifos nossos).

Argumentamos que esse foi o caso da política adotada pelo governo de Lula, isto é, uma estratégia de Governo, sobretudo de seu segundo mandato e no primeiro mandato da presidenta Dilma Rousseff, principalmente no que tange às políticas industriais no caso do nosso objeto. Nesse sentido, apresentamos o debate sobre o neodesenvolvimentismo, mas o trataremos como estratégia de Governo, portanto, não nos deteremos no ponto de vista econômico ou no debate sobre as políticas sociais, mas sim nas políticas industriais que tangem nosso objeto nesta estratégia nacional de novo desenvolvimentismo.

Em 2005, Sicsú, Paula e Michel também denominaram “novo desenvolvimentismo” enquanto estratégia de desenvolvimento nacional, como alternativa ao projeto neoliberal e defendiam – diferentemente do proposto por Bresser-Pereira – que esta estratégia compreendia a compatibilização de “crescimento sustentado com equidade social” (2005, p. 1). Para tanto os autores sustentavam que o novo desenvolvimentismo enquanto projeto era uma via de mão dupla, pois precisava do fortalecimento tanto do Estado quanto do mercado

<sup>49</sup> "Já em relação à ortodoxia convencional, as diferenças são muito mais profundas. Em primeiro lugar, enquanto uma é estratégia de desenvolvimento, a outra é uma estratégia de "chutar a escada", é uma estratégia não-conspiratória, mas efetiva de desorganizar os Estados nacionais dos países que concorrem na arena global com mão-de-obra barata" (Folha de São Paulo. Luiz Carlos Bresser-Pereira. 19/09/2004).

<sup>50</sup> “Em linhas gerais, Bresser-Pereira (2004a) relaciona o novo-desenvolvimentismo – enquanto estratégia nacional de desenvolvimento – aos seguintes elementos: (i)-uma maior abertura da conta comercial do país, que deve ser feita de forma negociada e com reciprocidades; (ii)-um novo papel do Estado, com um planejamento mais estratégico; (iii)-preocupação com a estabilidade macroeconômica, incluindo não só estabilidade de preços como também equilíbrio do balanço de pagamentos e busca do pleno emprego; (iv)-uma nova política macroeconômica, que permita inverter a equação perversa juros elevados e câmbio apreciado; (v)-não aceitar a estratégia de crescimento com poupança externa, visando alternativamente financiar o desenvolvimento como recursos próprios de cada nação” (SICSÚ, PAULA; MICHEL, 2005, p. 2).



para sustentar o crescimento. E isso só seria possível mediante uma estratégia nacional de desenvolvimento e a implementação de políticas macroeconômicas adequadas. Por fim, os autores argumentam que a redução da desigualdade social só seria possível se houvesse crescimento com taxas elevadas e contínuas.

Além disso, os autores justificam sua abordagem a partir do “novo” devido a realidade em que este ressurge, muito diversa da década de 1950, na qual a industrialização baseava-se no modelo de substituição de importações, cujos pilares consistiam no protecionismo ao mercado interno, intervenção governamental e as empresas estatais que atuavam inclusive no setor de infraestrutura e na produção de insumos básicos (SICSÚ, PAULA; MICHEL, 2005, p. 1-2). Assim, embora tenha como origem o “velho desenvolvimentismo”, a estratégia novo-desenvolvimentista tem um olhar crítico com relação àquela estratégia e intenta se articular com as mudanças da sociedade brasileira. Nas palavras dos autores,

Não faz mais sentido, no atual estágio de desenvolvimento produtivo brasileiro, a existência de um Estado-empresário e de um protecionismo do mercado interno nos moldes do passado. O novo-desenvolvimentismo, como já assinalado, não propõe a redução do Estado, mas a sua reconstrução, tornando-o mais forte, e mais capaz no plano político, administrativo e financeiro. Propõe, ademais, uma estratégia nacional de desenvolvimento que promova o progresso técnico e a introdução de novas técnicas de produção, o desenvolvimento de mecanismos de financiamento do investimento com poupança doméstica, políticas econômicas redutoras de incertezas inerentes ao mundo “globalizado” e o desenvolvimento de instituições adequadas ao desenvolvimento (como o desenvolvimento do capital humano através da educação pública) (SICSÚ; PAULA; MICHEL, 2005, p. 11).

Por seu turno, para Boito Jr (2012), durante o Governo Lula, principalmente no seu segundo mandato houve a ascensão política da fração da burguesia interna. O autor denomina o neodesenvolvimentismo como o desenvolvimentismo possível numa sociedade capitalista periférica. Com relação ao desenvolvimentismo o prefixo “neo” se deve a três diferenças principais: 1) o crescimento econômico é limitado pela acumulação financeira em vigor e por isso é mais modesto; 2) o “novo desenvolvimentismo aceita a especialização regressiva” (BOITO JR, 2012, p. 69-70), isto é, enquanto o velho desenvolvimentismo tentou se articular na divisão internacional do trabalho via políticas de industrialização, entre outras iniciativas importantes, o novo desenvolvimentismo aceita o modelo neoliberal imposto em que há a preponderância para concentração em setores com produtos de menor valor agregado, tais como a agricultura, a pecuária e mesmo quando se volta para a indústria da transformação “está focado nos segmentos de baixa densidade tecnológica” (BOITO JR, 2012, p. 69-70); 3)



o novo desenvolvimentismo também se difere do velho desenvolvimentismo porque está muito mais voltado para a exportação, para o autor a burguesia abriu mão do protecionismo.

No entanto, diferentemente da interpretação de Boito Jr (2012), no caso estudado não observamos a “especialização regressiva”, porque houve a política de industrialização em que o setor naval se distingue dessa descrição porque envolve tecnologia de ponta, assim como a sua cliente, a Petrobras, de certa forma, assegurava a soberania do Estado em relação a produção dos hidrocarbonetos do pré-sal. A Petrobras foi o instrumento dessa política de desenvolvimento econômico, assim como já havia sido quando da antiga indústria naval brasileira que vigorou, principalmente no Rio de Janeiro a partir da década de 1960 até meados de 1980.

Em sua análise, Boito Jr argumenta que o neodesenvolvimentismo é a “proposta econômica que representa os interesses de classe da grande burguesia interna” (2012, p. 68). Para o autor,

[...] a grande burguesia interna teve de aceitar integrar uma frente com o movimento sindical e popular. [...] Vale dizer, o movimento operário e popular não é a força hegemônica da frente, isto é, aquela de quem mais depende o sucesso da luta. Esse desajuste entre a força hegemônica (burguesa) e a força principal (operário e popular) gera conflitos e instabilidades no interior da frente política neodesenvolvimentista (BOITO JR, 2012, p. 72).

Mas em que pese as contradições internas deste “acordo”, diante da concorrência com o capital internacional as disputas internas foram sustentadas, em prol de um projeto no qual cada setor requeria certa preferência, por exemplo, o setor industrial reivindicava que seus produtos tivessem certo “[...] protecionismo alfandegário; os banqueiros solicitam a intervenção do Estado para limitar o ingresso de capital estrangeiro [...]; a indústria naval reivindica que as compras do Estado deem preferência para os estaleiros nacionais (BOITO JR, 2012, p. 77). Segundo o autor, a oficialização da prioridade para os estaleiros nacionais ocorreu através de Medida Provisória, em julho de 2010.

No enfoque das políticas sociais, Nogueira (2013) afirma que ressurgiram programas voltados para a transferência de renda e investimentos sociais, e os pesquisadores que se dedicam a este ponto o denominam: ‘social-desenvolvimentismo’ (NOGUEIRA, 2013, p. 119). Para Boschi e Gaitán (2013, pp. 325-326), que nos fornecem um panorama a respeito da discussão sobre o tema, o grupo liderado por Bresser-Pereira na Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV), tem em comum com a teoria cepalina a ideia do Estado como agente interventor responsável pela implementação de políticas (salário mínimo legal; transferências efetivas para os mais pobres; garantia de estabilidade de emprego e o combate a valorização cambial).

Assim, Bresser-Pereira (2012), Sicsú, Paula e Michel (2005) concordam que o novo desenvolvimentismo foi uma estratégia de governo, mas discordam em relação a política macroeconômica, pois para o primeiro a política macroeconômica adequada estabilizaria os preços e o crescimento se daria, tornando possível uma poupança interna; já os segundos, consideram que a política macroeconômica é necessária para garantir um crescimento sustentado com vistas a redução da desigualdade a partir da manutenção de taxas de crescimento contínuas e elevadas, o que em tese garantia a equidade social. Entretanto, para Boito Jr (2012), o neodesenvolvimentismo foi uma estratégia oriunda da ascensão política da fração de classe burguesa interna a qual negociou seus interesses durante o Governo Lula, conseguindo imprimir sua pauta, principalmente a partir de seu segundo mandato.

Um outro grupo situa-se na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e na Associação Keynesiana Brasileira, os quais propõem ir além da questão macroeconômica, defendendo a compatibilidade entre crescimento e distribuição de renda. Dois organismos públicos também se debruçam sobre a questão, assim o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) é responsável por produzir e disseminar conhecimentos que dizem respeito à agenda do desenvolvimento, qual seja: a inserção externa, políticas de criação de emprego e proteção social, entre outras. A CEPAL, por sua vez, continuou com seus estudos passando por mudanças, tem focado na produção analítica em uma de suas vertentes, além de analisar os determinantes externos e internos e o papel ativo do Estado na economia política.

A “segunda geração” da Escola de Campinas, se constitui como fonte de análise crítica ao neodesenvolvimentismo. Esta enfatiza a “dimensão macroeconômica das políticas econômicas e outorga maior peso ao mercado privilegiando o estudo da relação entre desenvolvimento das forças produtivas e o mercado externo” (BOSCHI; GAITÁN, 2013, p. 327). Essa Escola propõe o social-desenvolvimentismo, pois entende o social como eixo central do desenvolvimento, o qual seria alcançado por meio do mercado interno e da ampliação do consumo da população excluída, situando a distribuição de renda como decorrência do desenvolvimento das forças produtivas. Combinando, portanto, a dimensão nacional e internacional (BOSCHI; GAITÁN, 2013, p. 328).

Como analisam D’Avila e Bridi (2017), diferentemente do estruturalismo cepalino, a perspectiva neodesenvolvimentista não possui um marco teórico abrangente, mas sim várias correntes que enfatizam alguns elementos em detrimento de outros, conforme demonstrado anteriormente. Destacam que para Leher (2012),

[...] o desenvolvimentismo, com ou sem o prefixo ‘neo’, vem assumindo uma extraordinária centralidade nas narrativas de todos os domínios: econômicos, como sendo uma alternativa ao Estado mínimo neoliberal; político, pois associado ao novo progressismo dito de cariz pós-neoliberal, e social, no sentido de que o seu compromisso mais profundo é com os chamados pobres, assegurando a estes renda mínima e certa socialização que os levam a serem ‘pessoas com capacidade para fazer acontecer’ alternativas econômicas (LEHER, 2012, p. 18).

Além disso, Boschi e Gaitán (2013) sinalizam, conforme citado por D’Avila e Bridi (2017), que é necessário também precisar o alcance do conceito, a própria relação com as teorias do desenvolvimento, entre outros aspectos. No que tange à atuação dos governos que são considerados desenvolvimentistas, há vários aspectos problemáticos, tais como:

[...] as menores taxas de crescimento, quando comparadas com as do período industrialista substitutivo [de importações], a relutância em não reverter a tendência à sobrevalorização cambial e as altas taxas de juros, bem como a consolidação de uma agenda favorável aos investimentos (BOSCHI; GAITÁN, 2013, pp. 328-329).

O aspecto desafiador ao “velho” desenvolvimentismo diz respeito à divisão internacional do trabalho, mas atualmente conta com a emergência de uma nova potência: a China. Além disso, há o risco de reprimarização da pauta de exportação e desindustrialização e a questão da garantia de ampliação de investimentos entre sistema de proteção social e o regime produtivo (BOSCHI; GAITÁN, 2013, p. 329; D’AVILA; BRIDI, 2017). Para os autores, o desafio está num projeto de desenvolvimento de longo prazo “com patamares definidos em termos de políticas de inovação, industrial e social”. Para D’Avila e Bridi (2015, 2017), a experiência do Polo Naval de Rio Grande somadas às políticas dos governos petistas foi exitosa tanto do ponto de vista industrial, pois fomentou um setor estratégico do país, como também assegurou o desenvolvimento econômico na região conforme dados levantados dos IDHM’s de vários anos do município. Tratou-se, contudo, de processos contraditórios, como não o poderia deixar de ser em um país capitalista, periférico, que vinha buscando alterar a correlação de forças no cenário internacional, a partir de novas aproximações geopolíticas.

Na década de 2000, nos dois primeiros anos do primeiro mandato de Luiz Inácio Lula da Silva, não houve uma alteração significativa o modo de inserção do Brasil na economia mundial. De certa forma, houve a continuidade da política econômica adotada em 1999, “com adoção das metas de inflação, câmbio flutuante e superávit primário” (BIAVASCHI; KREIN, 2015, p. 5). Mas a partir do ano de 2004, ocorreram mudanças que indicam uma retomada do movimento de reestruturação do mercado de trabalho brasileiro. No que se refere ao mercado de trabalho, segundo Biavaschi e Krein (2015) “até 2003, a

tendência foi de aumento da informalidade. A partir de então, houve reversão dessa tendência”. De acordo com os autores, enquanto que em 2002 havia 57% de trabalhadores sem carteira de trabalho e proteção previdenciária, em 2013 este percentual baixou para 42%.

Todavia, devido à conjuntura de crise política e econômica do país, instalada desde 2015, as análises das diversas correntes do neodesenvolvimentismo também entraram em colapso. E no caso do Brasil, mais uma vez se interrompe um processo que vinha se configurando em uma direção mais ajustada com os debates desenvolvimentistas, ainda que com todos os seus limites.

No segundo capítulo, passamos para a abordagem dos períodos em que o Estado foi indutor de investimentos na indústria naval e apontamos as políticas e programas desde o “velho desenvolvimentismo”, até a reativação da indústria naval no começo do século XXI sob o que alguns autores denominaram de “novo desenvolvimentismo”. A outra faceta desse desenvolvimento industrial, do ponto de vista social, é a criação de postos de trabalho, de um mercado de trabalho significativo que emprega a mão de obra do país. Vejamos na sequência, dados que pudemos apurar para esta tese, sobre os empregos nessa indústria nos diferentes contextos históricos.

## **2. A ATUAÇÃO DO ESTADO: PERÍODOS E POLÍTICAS DE GOVERNO E O CASO DO POLO NAVAL E *OFFSHORE* DE RIO GRANDE**

Neste capítulo abordamos os períodos e políticas de Governo voltadas para a indústria naval cotejando com as abordagens teóricas que tratam da estratégia desenvolvimentista e da estratégia “neodesenvolvimentista” ressurgida no começo do século XXI, nos Governos de Lula e Dilma. Além disso, arrolamos todas as políticas existentes para a indústria naval e o papel do Estado em cada momento, demonstrando os empregos gerados a partir destas políticas desde 1960 até a retomada do setor em 2005 e a ampliação de postos de trabalho desde então. Por fim, apresentamos as fases do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande, demonstrando seu ápice e derrocada.

### **2.1 AS ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO E OS PROGRAMAS DE GOVERNO PARA A INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA: RECONSTRUÇÃO HISTÓRICA ATÉ OS DIAS ATUAIS**

Os períodos de desenvolvimento econômico de Rio Grande, do estado e do país ocorreram mediante políticas federais que, no decorrer da formação do Brasil, se voltaram para a organização da infraestrutura básica, saúde, educação e importante para o nosso estudo, para a indústria. Todavia, a preocupação com a estratégia de desenvolvimento via governo federal não esteve sempre presente no contexto brasileiro. A história brasileira demonstra que o desenvolvimentismo não teve uma linha única no país. O “nacional desenvolvimentismo”, por exemplo, segundo Bresser-Pereira (2012), foi a estratégia adotada e bem-sucedida de desenvolvimento que vigorou de 1930 até 1980 nos países da América Latina, especialmente no Brasil. Para o autor, o nacional desenvolvimentismo consistia no desenvolvimento econômico via Estado. Enquanto presidente, Getúlio Vargas foi o primeiro a adotar esta estratégia nos períodos de seu governo: 1930-1945 e 1950-1954.

Todavia, os pressupostos teóricos dessa estratégia foram formulados nos anos 1950, pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e pelo Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB) no Rio de Janeiro. Assim, de acordo com Ivo (2012), para os intelectuais do Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB), a noção de desenvolvimento baseava-se no regime capitalista e propunha a combinação entre

“industrialização, crescimento econômico e progresso técnico, e modernização das relações produtivas, com base no trabalho assalariado e na elevação do padrão de vida da população, sob a liderança do empresariado nacional” (IVO, 2012, p. 191-192).

O Estado brasileiro, por sua vez, assumiu este papel estratégico, sendo o responsável por gerar as condições institucionais (o modelo de “substituição das importações”, desde Vargas), por proporcionar a infraestrutura, como no Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961), e ações protecionistas aos empresários nacionais (IVO, 2012. p. 191). Essa atuação do Estado repercutiu na indústria naval, através da conformação do Plano de Metas em 1958.

As políticas federais para a indústria naval são fulcrais para sua implantação e maturação, dessa forma apresentamos a seguir as políticas e programas federais responsáveis pela organização dessa indústria no Brasil desde seus primórdios. Para então, retomar o período de reflorescimento dessa indústria no século XXI, sob um governo cuja política socioeconômica foi concebida por diversos autores, como próprias de um novo-desenvolvimentismo.

No Brasil a indústria naval começou a despontar no século XIX, quando Irineu Evangelista de Sousa, mais conhecido como Barão de Mauá, empreendedor brasileiro em pleno Império do Brasil (1822 - 1889), inaugurou o primeiro estaleiro do país no ano de 1847 no Rio de Janeiro (GUEDES DE JESUS, GITHAY, 2009, p. 3899). Todavia, o empreendimento, veio à falência dado o “clima anti-industrializante” do Brasil à época e a própria falência do empresário. Segundo Guedes de Jesus e Githay (2009), depois da falência a empresa mudou de nome algumas vezes até passar a integrar uma companhia de estaleiro no ano de 1905. A indústria naval brasileira historicamente se concentrou no estado do Rio de Janeiro, reunindo “60% da produção nacional e a localização de maior parcela de estaleiros” (GUEDES DE JESUS; GITHAY, 2009, p. 3898)<sup>51</sup>.

Segundo Kubota (2013, p. 2) “uma das principais características do mercado naval é a forte dependência dos ciclos econômicos, por meio de diversos mecanismos”. Ademais, o autor também menciona o fato, a despeito de suas especificidades, de que a indústria naval brasileira possui um traço em comum com os demais países que atuam no setor, qual seja, este é marcado pela atuação de políticas setoriais implementadas pelos governos dos respectivos países, “para favorecer suas empresas e manter o nível de capacidade o mais elevado possível” (KUBOTA, 2013, p. 21).

---

<sup>51</sup> Uma primeira versão desse capítulo foi publicada por D’Avila e Bridi (2017) na Revista Cadernos Metrópole.

Conforme Barat, Campos Neto e Paula (2014, p. 42), no decorrer de muitas décadas perdurou, a despeito de esforços para a modernização, nos “grandes portos brasileiros os baixos índices de produtividade e dificuldades estruturais para a absorção de modernas tecnologias de manuseio e acondicionamento”. Para os autores, a preocupação com um desenvolvimento da “marinha mercante nacional e a formulação de políticas para o setor surgiram em 1941, no governo Vargas, com a criação da Comissão de Marinha Mercante (CMM)” (BARAT, CAMPOS NETO E PAULA, 2014, p. 42).

Efetivamente, as políticas governamentais para o desenvolvimento da indústria naval no Brasil remetem a década de 1950, precisamente a partir do Plano de Metas (PEREIRA, 2013, 148). Isto é, “dezessete anos mais tarde (...) foram tomadas medidas concretas para o desenvolvimento do sistema portuário e a ampliação da frota nacional de navios mercantes” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 43).

Segundo Goularti Filho (2014, p. 450), em um “levantamento feito pelo Ministério de Viação e Obras Públicas (1958), por ocasião da elaboração do Plano de Metas, havia no Brasil 13 estaleiros”, entre os quais:

[...] quatro estavam instalados na Baía da Guanabara e os demais distribuídos nas seguintes cidades: Santos, Salvador, Rio Grande, Porto Alegre, Vitória, Recife e Belém, além de outros dois no Rio Paraná e no Rio Paraguai. Os localizados na Baía da Guanabara eram: Estaleiro Ilha Viana da Navegação Costeira, que fazia basicamente reparos para a frota estatal; Estaleiro Mauá, que atendia às demandas da Companhia Comércio e Navegação; Estaleiro do Lloyd Brasileiro, que fazia os reparos para a própria empresa; e o Estaleiro Caneco, o maior de todos, que diversificava mais sua carteira de clientes. Os demais estaleiros espalhados pelo litoral, inclusive os dois no interior, atendiam apenas às demandas locais na construção de pequenas embarcações e aos reparos das companhias locais e eventualmente prestavam serviços às grandes companhias (GOULARTI FILHO, 2014, p. 450 - 451).

Corroborando com tal argumento, Barat, Campos Neto e Paula (2014) alegam que foi com o plano de Metas no governo de Juscelino Kubitschek que se concretizou a recuperação e os investimentos para o setor naval. No que tange ao setor industrial naval, no plano estavam as bases para o seu processo de desenvolvimento. Assim, no plano de Metas de 1958 apresentava-se um balanço e os projetos até 1960. A Meta 11 dizia respeito à Marinha Mercante; por seu turno, a Meta 28 tratava da Construção Naval que se voltava para o “reaparelhamento de 14 estaleiros e a criação de dois novos” (PROGRAMA DE METAS, 1958, p. 89). Em abril de 1958 o Governo Federal também criou, com a Lei 3.381<sup>52</sup>, o Fundo

---

<sup>52</sup> Revogado pelo Decreto Lei nº 1.142, de 1970, o qual foi revogado novamente pelo Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980.



da Marinha Mercante (FMM) com o objetivo de promover concretamente o desenvolvimento da navegação e da construção naval, mediante implantação e expansão dos estaleiros. Segundo Pasin (2002) essa lei foi o ponto de partida para as políticas voltadas ao desenvolvimento da indústria naval. Os objetivos da criação do FMM consistiam em:

- a) criar um fundo destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, evitando a importação de embarcações e procurando diminuir as despesas com afretamento de navios estrangeiros, que já então oneravam o balanço de pagamentos do País; b) assegurar a continuidade e regularidade das encomendas à produção da indústria de construção naval; e c) estimular a exportação de embarcações (PASIN, 2002, p. 125).

Constatamos, portanto que a política para a indústria naval esteve ligada à Marinha Mercante, cujo Fundo (FMM) era oriundo do Adicional sobre Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) o qual garantia a produção e comercialização destes navios. Ademais segundo Pasin (2002), pretendia-se que a indústria naval se constituísse como base do desenvolvimento industrial do estado do Rio de Janeiro.

Durante a ditadura militar, o governo lançou o Plano de Emergência da Indústria Naval (1969-1970), assim como, no âmbito do Plano Nacional de Desenvolvimento I (PND), os Planos da Construção Naval 1 (PCN) (1970-1974) e 2 (1974-1980) (PEREIRA, 2013, 152). De acordo com Amaral, Gomide e Pires (2014, p. 191), foi com o Plano de Emergência de Construção Naval (1969-1970), assim como com o 1º e 2º PCN's que surgiram os primeiros estaleiros nacionais. Para Pereira (2013), os Planos subsidiaram os armadores através de financiamentos estatais e os protegeram da concorrência internacional. De 1980 a 1983, outro Plano foi lançado, a saber, o Plano Permanente de Construção Naval, que objetivava conter a tendência à depressão econômica (PEREIRA, 2013. p. 152 *apud* PASIN, 2002).

Segundo Goularti Filho (2014) com a Meta da Marinha Mercante (nº 11), parte das novas encomendas voltadas para a renovação da frota mercante nacional (estatal e privada) fora direcionada ao mercado interno. As encomendas seriam oriundas da Petrobras, Vale do Rio do Doce, CSN e Lloyd Brasileiro, que “se comprometeriam a comprar embarcações no país”. Para o autor, era a condição necessária de expansão da indústria naval que considerava, portanto, as duas metas iminentes. Segundo Guedes de Jesus e Githay (2009), outra característica importante da indústria naval brasileira passa pelo fato de que seus principais armadores, isto é, os clientes, serem o Estado, tais como a Petrobras, a Companhia Vale do Rio Doce e Lloyd brasileiro.

Além disso, houve a criação do Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON); a aprovação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM); com isto o governo visava estimular a navegação nacional a partir de uma perspectiva de longo prazo. A taxa seria oriunda do frete gerado na importação, correspondendo a 5% deste valor (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014). Contudo, os autores alertam para o fato de que a mesma taxa foi extinta no ano de 1970, “pelo mesmo Decreto-Lei nº 1.142/1970 que criou o Adicional ao Frete de Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), como recurso para a formação do FDMM [Fundo de Desenvolvimento da Marinha Mercante] <sup>53</sup>” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 43). Mas na década de 1980 esta legislação foi modificada novamente e as condições para a taxa de renovação da Marinha Mercante foram alteradas. A partir de então ficou estabelecido que o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) seria cobrado pelo armador de qualquer embarcação que operasse tanto na saída de um porto nacional, na navegação de cabotagem (aquela que tem origem e destino em porto brasileiro, conforme o Decreto-lei nº 1.801/1990) e interior; assim como na entrada de algum porto nacional - no caso da navegação de longo curso (BRASIL, Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980).

Desse modo, observamos que desde os primórdios da indústria naval no país houve um vínculo entre “a frota mercante nacional e a construção naval no Brasil, uma vez que os recursos do fundo só poderiam ser usados para financiar embarcações construídas em estaleiros nacionais e para financiar a modernização dos estaleiros ou a criação de novos” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 43). Mas inicialmente, na década de 1960, os estaleiros brasileiros apresentavam dificuldades para competir com os demais concorrentes estrangeiros: nesta fase o preço para construir navios no país era maior. Reconhecendo esta fragilidade “a legislação estabeleceu um “prêmio” para cobrir a diferença, a ser pago pelo fundo”. Na verdade, segundo os autores, era um “subsídio à construção naval nacional, o que, na época, não era muito diferente do que ocorria no resto do mundo” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 43).

Para implantar o programa de construção naval, foi constituído o Grupo Executivo de Construção Naval (GEICON), mais tarde denominado Grupo Executivo da Indústria Naval (GEIN), para incluir a indústria nacional de navieças – que aprovou a ampliação e a modernização de alguns estaleiros já existentes e criou as condições para o surgimento de novos (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 43).

---

<sup>53</sup> Este Fundo da Marinha Mercante (FMM) era “de natureza contábil destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para assegurar a continuidade e regularidade de produção à indústria de construção naval no País” (BRASIL, Decreto-lei, nº 1.142/ 1970).

Assim, de acordo com os autores, durante o governo desenvolvimentista houve uma efetiva preocupação com o setor naval, traduzida em programas para a renovação da frota mercante e de construção naval, concretizada depois da criação do adicional de frete para a renovação da frota mercante (AFRMM). Este recurso foi o responsável por viabilizar os planos sucessivos de construção naval, resultando em aumento da frota mercante, a qual teve seu ápice em 1986 “e a consequente participação maior de navios próprios no comércio exterior do país. Sem este subsídio e outras medidas protecionistas, dificilmente este crescimento teria ocorrido” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 43).

Todavia, houve o esgotamento do ciclo estatal-desenvolvimentista naval (1960-1985), o qual foi agravado pelo escândalo<sup>54</sup> de corrupção envolvendo a Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM). A última era responsável por gerir o Fundo de Marinha Mercante (FMM), mas no final do governo do então presidente João Figueiredo (1979-1985), foi descoberto alguns indícios os quais apontavam para irregularidades no repasse de recursos do órgão para os estaleiros. Em suma, “uma das suspeitas era de que as empresas descontavam, com aval da SUNAMAM, duplicatas de obras não realizadas, gerando a expressão “navios de papel”. Na época, estimaram-se as perdas do governo em cerca de US\$ 545 milhões” (JORNAL DO BRASIL, 31 de mai. 2015).

Para Barat, Campos Neto, e Paula (2014), “os subsídios e as facilidades governamentais foram desperdiçados por armadores e estaleiros, com a complacência da SUNAMAM” (p. 44). Os estaleiros não realizaram os investimentos necessários e destinados à sua modernização e por seu turno os armadores não reagiram às transformações, principalmente a “revolução tecnológica que ocorreu no setor” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 44). Segundo os autores, embora o subsídio tenha sido fundamental, deveriam ter sido criados mecanismos de contrapartida a estes benefícios concedidos, a fim de que ultrapassada a etapa germinal, os estaleiros progressivamente se tornassem independentes

---

<sup>54</sup> “[...] não se pode ignorar que foi nesse período [da ditadura militar] que as empreiteiras nacionais se tornaram verdadeiras potências com a reserva de mercado criada pelo presidente Arthur da Costa e Silva, em 1969. O decreto-lei 64.345 obrigou que todas as obras públicas do país, incluindo as da administração indireta, fossem realizadas exclusivamente por empreiteiras brasileiras. Sem a competição de empresas estrangeiras, que ficavam com a maior parte das obras de infraestrutura, construtoras como Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Mendes Júnior cresceram rapidamente. Até o final dos anos 1960, a Odebrecht, por exemplo, tinha em seu portfólio empreendimentos médios, como o Teatro Castro Alves, em Salvador. Depois do decreto ganhou a concorrência para construir o aeroporto do Galeão e a usina nuclear de Angra, ambos no estado do Rio de Janeiro. A empreiteira ergueu também o edifício-sede da Petrobras, na capital fluminense. O faturamento da empresa chegou a triplicar em um ano durante a década de 1970. O consórcio formado por Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Mendes Júnior construiu a hidrelétrica de Itaipu. Não se pretende dizer aqui que tais obras foram conseguidas por meio de acordos espúrios, mas é indiscutível que as empreiteiras nacionais foram beneficiadas pela reserva de mercado [...]. O decreto de 1969 durou 22 anos, até que fosse revogado, em 14 de maio de 1991, pelo então presidente Fernando Collor” (PADUAN, 2016, p. 12).

da proteção estatal. Os autores não descartam um grau de protecionismo necessário, mas argumentam que o mesmo deve ser ajustado de acordo com as circunstâncias, isto é, tanto o governo quanto os armadores não envidaram esforços para definir estratégias de longo prazo, que garantissem a competitividade dos portos em contexto de mudança.

Barat, Campos Neto e Paula (2014), atribuem que o vínculo entre “a indústria naval e o aumento da frota mercante impediu os armadores nacionais de adquirir navios usados no exterior, uma vez que os impostos de importação tornaram este caminho irrealizável” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 44). Nesse sentido, ao impossibilitar a compra de navios, consequentemente inibiu o aumento da participação de navios próprios na navegação de longo curso e cabotagem.

A construção de navios novos, aqui ou no exterior, representava uma enorme inversão de capital, e os armadores nem sempre podiam arcar com os custos decorrentes. Sabe-se que o custo de capital é determinado pelo preço de construção do navio, pelas condições do pagamento e financiamento e pelo cumprimento das cláusulas do contrato que estabelecem os prazos e as condições da construção (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 44).

Apesar dos planos do governo militar para implantação e manutenção da indústria naval no país, a década de 1980 representou a decadência deste setor devido a inúmeros fatores, entre eles: a “crise da dívida externa, as reduções fiscais enfrentadas pelo governo federal”; aliado aos problemas de gestão no Fundo de Marinha Mercante (FMM) (NETO, 2014, p. 111) e a falta de financiamento público. Na década de 1990, este cenário se agravou com a liberalização econômica e com a “desregulamentação do transporte marítimo de longo curso que expôs os armadores brasileiros à concorrência internacional” (AMARAL; GOMIDE; PIRES, 2014, p. 191). Para Barat, Campos Neto e Paula (2014), de 1980 até meados dos anos 2000, houve a degradação contínua das infraestruturas brasileiras, devido à crise da dívida externa e das finanças, que limitaram o investimento, a continuação e a manutenção dos serviços de energia, saneamento, transporte, entre outros.

Tal situação gerou gargalos físicos, operacionais e institucionais, estes por conta de legislações e arranjos federativos obsoletos. Os gargalos acabaram por impor sérios impedimentos ao crescimento. O período mencionado foi marcado tanto pela prevalência de políticas de curto prazo quanto pela ausência de preocupação com o planejamento de longo prazo (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 31).

Assim, este foi um período de desgaste daqueles investimentos públicos realizados desde 1950. Desse modo, conjugaram-se os seguintes fatores os quais contribuíram para o declínio da indústria naval: “a degradação dos portos, da participação da navegação de cabotagem no transporte de mercadorias e a redução da participação da bandeira nacional na

navegação de longo curso” (BARAT, CAMPOS NETO, PAULA, 2014, p. 32). Em consequência, houve uma diminuição da frota nacional e em contrapartida o aumento dos afretamentos de embarcações estrangeiras, contraindo o setor da construção naval no Brasil (MOTTA, 2006 *apud* AMARAL; GOMIDE; PIRES, 2014).

Segundo Barat, Campos Neto e Paula (2014) a decadência da indústria naval na década de 1980 se deveu também aos altos custos para construir no Brasil, além da defasagem tecnológica e a dificuldade para cumprir os prazos de entrega na época: esses fatores foram os responsáveis por impedir a geração de encomendas. Por conseguinte, sem as encomendas dos armadores gradativamente os estaleiros acabaram falindo e o setor entrou em franca estagnação.

Contudo, o desenvolvimento da indústria naval brasileira adquiriu novo fôlego no final da década de 1990 com a promulgação da Lei do Petróleo e com o programa Navega Brasil. A Lei do Petróleo (Lei 9.478/97) “abriu o mercado de exploração e refino do hidrocarboneto a novos *players*, além da Petrobras, acelerando a expansão da exploração de petróleo *offshore*” (PASIN, 2002, p. 129).

De acordo com Dores, Lage e Processi (2012, p. 280), em 1997 ocorreu a interrupção “do monopólio das atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural”: a partir de então essas atividades “passaram a ser realizadas mediante contratos de concessão precedidos de licitação realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)” (DORES, LAGE, PROCESSI, 2012, p. 280). Além disso, foi regulamentado o transporte aquaviário pela Lei 9.432/97 que “disciplina os afretamentos de embarcações estrangeiras, define as navegações e cria o Registro Especial Brasileiro – REB;” (CARVALHAL, 2008, p. 4). Estabeleceu-se, então, que poderiam ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação, e o financiamento se daria via o Fundo de Marinha Mercante (FMM) (BRASIL, Lei 9.432/97). Mas na primeira rodada de licitação em 1999,

[...] o processo considerava os índices de conteúdo local ofertados pelos concorrentes como um dos critérios de escolha do vencedor, de modo a estimular a aquisição de bens e serviços nacionais. **A partir da sétima rodada, realizada em 2005, os índices de conteúdo local passaram a ser obrigatórios**, sendo estipulados índices mínimos nas etapas de exploração, desenvolvimento e produção. É importante ressaltar que as embarcações utilizadas nas atividades petrolíferas são consideradas no cálculo do conteúdo local dos blocos (DORES, LAGE, PROCESSI, 2012, p. 279 – grifos nossos).

A lei 9.432/97 já sinalizava a preferência, todavia o índice de conteúdo local imposto pela primeira rodada de licitação em 1999 obviamente não encontrava respaldo na indústria

naval brasileira devido à situação decadente dos estaleiros nacionais, logo as possibilidades da Petrobrás<sup>55</sup> estavam limitadas. Somente em 2005, com as políticas federais voltadas para o setor e a obrigatoriedade de uma porcentagem de conteúdo local e toda uma série de programas para soerguer e reestruturar estaleiros, qualificar mão-de-obra, entre outros, é que a indústria naval brasileira começou a ser efetivamente reativada.

Em 2007 a Petrobras anunciou a descoberta da camada do pré-sal e após analisar os testes, realizados em três áreas da Bacia de Santos e uma na Bacia de Campos, estimou que os volumes “são de algo em torno de 10,6 e 16 bilhões de barris de petróleo e gás, o que nos possibilita estimar que o Brasil dobrará suas reservas, considerando-se apenas estas quatro áreas” (ALRS, 2011, p. 5). A descoberta da camada pré-sal, também foi um fator impulsionador dos investimentos federais e dos demais setores na indústria naval.

Esse quadro colaborou para a transformação, pois em termos de política industrial, o governo de Lula reintroduziu o tema via a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE) em 2004. Segundo Cunha (2016, p. 33), a PITCE se constituía num plano para aumentar a “eficiência da estrutura produtiva, aumento da capacidade de inovação e a expansão das exportações”. Esta política se constituía na base para inserir o país no comércio internacional, mas o contexto macroeconômico não estava alinhado, configurando assim um grande descompasso entre a política industrial e a macroeconômica. Todavia, ao final do primeiro mandato de Lula os resultados desta política industrial foram:

- 1) O fortalecimento da estrutura institucional de apoio PI, com a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial – CNDI, instância de articulação público-privada com alto nível de representação, e da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, pela Lei 11.080, de 30/12/04; 2) A aprovação da Lei de Inovação (Lei 10.973, de 02/12/04) e de sua regulamentação (Decreto 5.563, de 11/10/05), bem como da Lei do Bem (Lei 11.196, de 21/11/05) e de sua regulamentação (Decreto 5.798, de 07/07/06); 3) A criação da Lei de Informática (que em 26/09/06 – Decreto 5.906 – teve os incentivos fiscais para o setor prorrogados até 2019) e a Lei de Biossegurança (Lei 11.105, de 23/11/05), que viabiliza a pesquisa com organismos geneticamente modificados e células-tronco; 4) O papel do BNDES como instrumento de fomento à inovação de forma incentivada e a ampliação do orçamento da Finep, mudando drasticamente o seu papel do governo anterior 5) Linhas de apoio à inovação da Finep e do BNDES, linhas de financiamento ao investimento do BNDES, linhas especiais para capital de giro do BNDES e da CEF, para micro e pequenas empresas e mudanças na legislação para MPEs e programas de apoio ao desenvolvimento organizacional e gerencial (CANO e SILVA, 2010 *apud* CUNHA 2016).

---

<sup>55</sup> A Petrobras foi criada pelo Governo brasileiro em 1953, e em 1997 teve seu arcabouço legal transformado. A Companhia Estatal teve suas ações abertas para o capital privado. A partir de então, a Petrobras é composta pelo acionista majoritário na figura do Estado e pela cota de acionistas privados.



Se no primeiro mandato Lula voltou-se para “organizar a casa”, a PITCE gerou as bases responsáveis pela posterior maturação da indústria naval brasileira, principalmente no que tange a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI); a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI); e a ampliação das linhas de financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES).

No plano de seu segundo governo já se anunciava: “O nome do meu segundo mandato será desenvolvimento. Desenvolvimento com distribuição de renda e educação de qualidade” (PROGRAMA DE GOVERNO, 2007, p. 5). No documento, o item de política industrial especificava: dar continuidade no apoio à reconstrução de setores industriais como a indústria naval, especialmente de plataformas e petroleiros.

Desse modo, a segunda política industrial foi organizada em 2008 com a elaboração da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) que objetivava, em razão de sua importância, um desenvolvimento produtivo do país a longo prazo. Nesse sentido, foram eleitas seis áreas temáticas para o desenvolvimento de políticas públicas, entre os “destaques estratégicos” estava na primeira posição: a “regionalização, devido à nova distribuição geográfica da indústria” (DIEESE, 2008, p. 7). Por sua vez, alguns setores que mais exigiriam esforços, foram agrupados no eixo: “fortalecimento de competitividade” no qual figurava a indústria naval e a cabotagem, os quais foram incluídos na estratégia de “consolidar e expandir liderança”, o “complexo produtivo do bioetanol; petróleo, gás natural e petroquímica; complexo aeronáutico; mineração” entre outros (DIEESE, 2008, p. 7-9).

Dessa forma, o PDP de 2008 é a pedra de toque na qual se confirma a teoria de Dulci (2016), porque em termos de indústria naval os esforços para o desenvolvimento foram redirecionados para outras escalas do território, a saber para as meso e as microrregiões. Neste sentido, começou a ser planejada a desconcentração do parque naval de sua região tradicional, o Rio de Janeiro, para outras partes do país entre elas o Rio Grande do Sul, em especial a mesorregião de Rio Grande.

Voltando ao histórico dos programas governamentais, argumentamos que a primeira etapa do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo I (PROREFAM I) foi lançada em 1999 pela Petrobrás na qual foram licitadas 22 embarcações para serem construídas no Brasil, porém três contratos foram cancelados (DORES, LAGE, PROCESSI, 2012). A segunda etapa do programa foi iniciada em 2003 e contratou mais trinta novas embarcações e 21 modernizações. No ano de 2008, o PROREFAM passou a operar no âmbito da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP). Com este redimensionamento do programa a “Petrobras



lançou a terceira etapa que previa a contratação de 146 novas embarcações de apoio no período de 2008 a 2016 para atuar, inclusive em campos do pré-sal. Nesta etapa o programa contou com a exigência de conteúdo local mínimo” (DORES, LAGE, PROCESSI, 2012, p. 279-280), que se tornaram constantes no decorrer das rodadas de licitação deste programa realizadas até o ano de 2016.

O PROREFAM estimulou a retomada de investimentos e a demanda do setor, o que efetivamente ocorreu a partir da sétima rodada de licitação realizada em 2005 – em que já havia como pré-condição o índice de conteúdo local, cujo cálculo devia basear-se na Cartilha de Conteúdo Local do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP), “documento que foi elaborado pelo MME, ANP, BNDES, Concessionários e Indústrias” (10 ENCONTRO DO PROMINP, 2013, p. 9) e de sua terceira etapa em 2008 já no âmbito do PDP, conforme dito anteriormente.

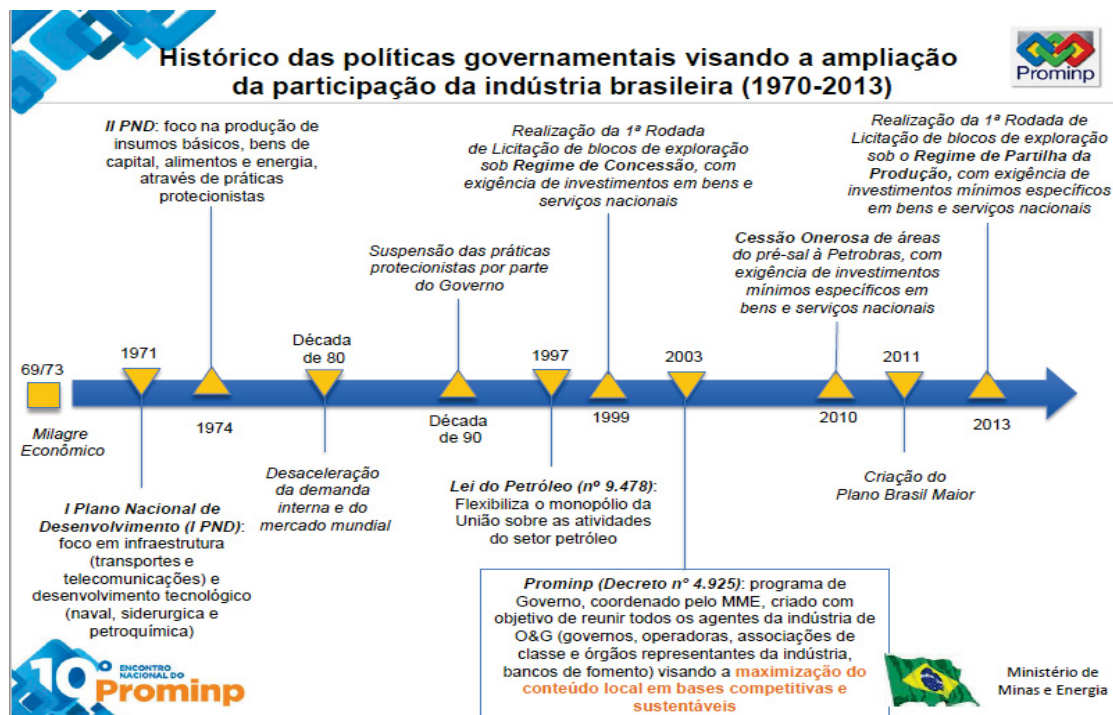
Dessa maneira, cumpre ressaltar que no ano de 2003, mediante o Decreto-lei nº 4.925 o Ministério de Minas e Energia (MME) juntamente com a Petrobrás lançou o Programa de Modernização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (PROMINP) que reforçava o movimento em prol da cadeia produtiva nacional, incluindo a condição do conteúdo local<sup>56</sup> (BRASIL, Decreto-Lei, nº 4.925/2003), se constituindo como um fórum que acompanhava as discussões e aprimorava as políticas e programas.

Se antes, em 1997, a cláusula de conteúdo local abordava a questão como uma preferência a ser dada na contratação de fornecedores brasileiros, em 2003 quando passou a ter uma exigência de conteúdo local mínimo houve a necessidade de criação de uma metodologia que fosse aplicável à medição deste índice. Assim, em 2004 a Cartilha de Conteúdo Local do Prominp definia metodologicamente uma base de cálculo a ser utilizada. Na sétima rodada de licitação de blocos exploratórios em 2005, o edital já determinava esta obrigatoriedade auferida de acordo com a metodologia exposta na Cartilha e que em 2007, a última foi retirada do contrato e incorporada na forma de Resolução nº 36 da ANP (Agência Nacional do Petróleo). Assim, os certificados de conteúdo local só seriam emitidos nas aferições que utilizassem como base esta metodologia. Se a sétima rodada, sinalizou a retomada do setor, outros programas citados anteriormente também foram importantes, conforme a figura abaixo:

---

<sup>56</sup> “O conceito de Conteúdo Local nada mais é do que a proporção dos investimentos nacionais aplicados em um determinado bem ou serviço, correspondendo à parcela de participação da indústria nacional na produção desse bem ou serviço. Assim, quando uma plataforma ou refinaria, por exemplo, possui um alto índice de conteúdo local, significa que os bens e serviços utilizados em sua construção são, em grande parte, de origem nacional, e não importados.” Fonte: [http://www.prominp.com.br/prominp/pt\\_br/conteudo/conteudo-local-1.htm](http://www.prominp.com.br/prominp/pt_br/conteudo/conteudo-local-1.htm) Acesso em: 26 de nov. 2016.

FIGURA 7 - HISTÓRICO DAS POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS E DO CONTEÚDO LOCAL



Fonte: 10º Encontro Nacional do PROMINP, 2013 p. 4.

Também no ano de 2004, juntamente com o cálculo de índice local, a Transpetro que é a subsidiária de logística da Petrobrás e responsável junto com esta por organizar as demandas da indústria naval, pautando o desenvolvimento do setor, lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota PROMEF I de 2004 e PROMEF II de 2008 (AMARAL; GOMIDE; PIRES, 2014, p. 194), posteriormente estes programas foram “encampados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)” (MONTE, março de 2014, p. 2). O PROMEF foi determinante para a revitalização da indústria naval brasileira, visto que inicialmente demandou 49 navios petroleiros e 20 comboios hidroviários, com investimento de R\$ 11,2 bilhões (FATOS E DADOS, 28 de fev. 2014, s/p).

Assim, o PROMEF foi dividido em duas fases de implantação com cláusulas para a construção das embarcações no Brasil, dentre os objetivos do programa figuram: a) construir navios no Brasil; b) alcançar índice de conteúdo nacional mínimo de 65% na primeira fase e de 70% na segunda fase; c) atingir competitividade internacional, após a curva de aprendizado<sup>57</sup>. (FATOS E DADOS, 28 de fev. 2014, s/p). Na primeira fase foram licitadas 26 embarcações, que totalizaram US\$ 2,6 bilhões em investimentos. Já na segunda fase, lançada em 2008, foram encomendados 23 navios com o investimento total de US\$ 2 bilhões. Em

<sup>57</sup> Que trata da capacidade dos trabalhadores de se aperfeiçoarem no desempenho repetindo as tarefas de modo a aprimorá-las, conforme veremos no item 5.1.

2012, a Petrobrás anunciou mais investimentos de “US\$ 180 bilhões, até 2020, destinados à construção de 105 plataformas de produção e sondas de perfuração, 542 barcos de apoio e 139 petroleiros” (RIBEIRO, 19 de ago. 2012, AGÊNCIA BRASIL).

Então já a partir de 2005<sup>58</sup>, grupos industriais nacionais passaram a investir na construção de estaleiros. Alguns fatores foram decisivos nesta escolha, tais como: a pressão de setores da indústria naval representados pelo Sindicato Nacional de Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* (SINAVAL), bem como os “altos custos com o afretamento por parte da Petrobras, a necessidade de renovação da frota da TRANSPETRO, a descoberta de campos em águas profundas” o que demandou mais embarcações, “e mudanças na política de conteúdo local nas rodadas de licitação da Agência Nacional de Petróleo (ANP)” (CARVALHO, 2011 *apud* D’AVILA, BRIDI, 2015b). Desse modo, a atuação do Governo Federal reuniu esforços junto a Petrobrás e a Marinha Mercante, que operacionalizaram a política voltada para a reativação da indústria naval, via investimentos em infraestrutura e modernização dos antigos estaleiros situados no Rio de Janeiro, bem como a instalação de novos estaleiros<sup>59</sup> em diversas regiões do país.

FIGURA 8 - MAPA DOS ESTALEIROS NO BRASIL (2007/2015)



Fonte: Sinaval (2017).

<sup>58</sup> “Em 2005, dois projetos de estaleiros foram propostos para Rio Grande: o Estaleiro Aker-Promar (consórcio entre o Grupo Promar do Rio de Janeiro e o parceiro tecnológico Aker, norueguês, maior construtor naval europeu) e o Estaleiro Rio Grande (consórcio entre o Grupo Transnave, do Rio de Janeiro, e o parceiro tecnológico Ishikawajima Harima, um dos maiores construtores navais japoneses). Após disputas judiciais no Rio de Janeiro, sob a alegação de irregularidades na participação dos denominados “estaleiros virtuais” nos processos licitatórios feita pelo sindicato dos trabalhadores da indústria naval daquele estado, juntamente com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparo Naval e *Offshore* (SINAVAL), as empresas estrangeiras abandonaram os projetos” (D’AVILA DA ROSA, 2016, p. 29).

<sup>59</sup> Estaleiro BIBI em Amazonas, Estaleiro Rio Maguari no Pará, Estaleiro INACE no Ceará, Estaleiros Atlântico Sul e VARD PROMAR em Pernambuco, Estaleiro EISA em Alagoas, Enseada Industrial Naval S.A na Bahia, Estaleiro Jurong Aracruz no Espírito Santo, vinte estaleiros situados no Rio de Janeiro, seis estaleiros situados em São Paulo, quatro estaleiros em Santa Catarina e quatro estaleiros no Rio Grande do Sul. Totalizando, portanto 42 estaleiros. Fonte: [http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Mapa\\_Brasil\\_Dez14.pdf](http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Mapa_Brasil_Dez14.pdf) Acesso em: 10 de mai. 2016.

Em fevereiro de 2014, sete navios já haviam sido entregues superando, inclusive, o índice de conteúdo nacional de 65% da primeira fase do programa. No referido ano, a Petrobrás considerava que os dois primeiros pilares do programa já tinham sido alcançados, e se voltava então para o terceiro, a competitividade internacional, “para atingir este objetivo, a Transpetro criou o Sistema de Acompanhamento da Produção (SAP), que tem como função avaliar os processos produtivos dos estaleiros e sugerir alternativas para melhoria da produtividade” (FATOS E DADOS. 28 de fev. 2014, s/p). E a Companhia estava otimista, porque se comparada aos “principais *players* da indústria naval internacional, como Japão, Coréia do Sul e China que levaram, respectivamente, 63, 53 e 23 anos para atingir a maturidade do setor. Em apenas 13 anos, o Brasil já obteve resultados comparáveis aos do mercado chinês” (FATOS E DADOS. 28 de fev. 2014, s/p).

Dito isto, depois de duas políticas industriais a PITCE (2003-2007) e o PDP (2008-2010) construídas pelo governo Lula em seus dois mandatos, foram definidas as bases das políticas industriais operacionalizadas por programas que exigiam o cumprimento do conteúdo local. Assim, no primeiro mandato da presidenta Dilma Rousseff encontramos a terceira política industrial, o Plano Brasil Maior (PBM)<sup>60</sup> lançado em agosto de 2011, com ações previstas até 2014. O PBM visava dar continuidade às duas políticas industriais anteriores, mas se inscrevia num quadro reativo aos “efeitos prejudiciais da crise financeira internacional – como são os casos do Programa de Sustentação do Investimento (PSI) e das desonerações tributárias para bens de capital e bens de consumo duráveis” (BNDES, 2011, p. 105). O PBM se voltava para a inovação e para a competitividade da indústria brasileira, mas também se inseria no contexto competitivo do descobrimento da camada pré-sal, tendo em vista a celeridade de perfuração e construção de poços. Para tanto, na área de óleo e gás, no que tange ao conteúdo local, se baseou nas Leis do Petróleo com Regime de Concessão (Lei nº 9.478/1997), na Cessão Onerosa (Lei nº 12.276/2010) que autorizava a Petrobras a realizar pesquisa e extração de petróleo, assim como gás natural e outros hidrocarbonetos na área do pré-sal, bem como assegurava sua propriedade. Todavia, a lei do Regime de Partilha de Produção (Lei nº 12.351/2010), modificou isto no mesmo ano e criou “um marco para a exploração do pré-sal: ficou estabelecido que o Estado brasileiro é o proprietário do petróleo produzido” (GOMBATA, 21/09/2015, s/p).

---

<sup>60</sup> O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) “participa do Grupo Executivo, instância responsável pela consolidação dos programas e das ações do PBM e pelo acompanhamento dos resultados de sua execução, assessorando o Comitê Gestor; e, do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), órgão vinculado à Presidência da República, com participação da sociedade civil, que estabelece as orientações estratégicas gerais do PBM” (BNDES, 2011, p. 105).

Nesse sentido, a partir da Lei que estabeleceu o regime de partilha para os campos do pré-sal, que é o local onde as plataformas fabricadas em Rio Grande destinaram-se, o Estado é o proprietário do petróleo extraído das jazidas “cabendo à empresa contratante explorar e extrair o petróleo, às suas custas, em troca de uma parte de petróleo extraído”, ou seja, a Petrobras é a única responsável pela extração e arca com os custos, bem como com os riscos. Entretanto, isto foi alterado, logo após o *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff, pela Lei 13.365/2016 porque a partir de então, foi facultado à Petrobras “o direito de preferência para atuar como operador e possuir participação mínima de 30% nos consórcios formados para exploração de blocos licitados no regime de partilha de produção”. Com esta alteração, realizada em novembro de 2016, a Petrobras não só retrocede ao marco anterior da Lei nº 9.478/1997, como também seu papel é minimizado, pois é colocada novamente como operadora que possui preferência na licitação para contratação dos blocos sob o regime de partilha de produção, com a participação mínima de 30%. Sérgio Leal, secretário executivo do Sinaval, ainda alertou que “para cascos, é zero. Ou seja, o Brasil não fará nenhuma plataforma (MISLEH, 2017, p. 5)”.

Se compararmos mais detidamente, do regime de concessão, previsto na Lei de Cessão Onerosa, a Petrobras possuía exclusividade na atuação dos campos do pré-sal por até 30 anos, mas compensaria financeiramente o Estado por isso (GOMBATA, 21/09/2015, s/p). O Estado brasileiro controla a produção, trata da venda do petróleo para o exterior, além de principalmente ter a prerrogativa de organizar uma política industrial de longo prazo. Contudo, a partir da nova Lei (13.365/2016) sancionada em novembro de 2016, foi retirada da Petrobras a exclusividade como contratante nas licitações, esta participação tornou-se facultativa e, portanto, minou as suas possibilidades como principal cliente da indústria naval brasileira.

Em 2011 o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), revisou sua política de inovação e “passou a incorporar temas como a geração de valor econômico e social, a criação de empregos de melhor qualidade, o aumento da eficiência produtiva, a sustentabilidade ambiental e o crescimento sustentado do país” (BNDES, 2011, p. 141). Aliado a esta nova política do BNDES, o décimo encontro do PROMINP, realizado em 2013, estabeleceu com base na conjuntura os objetivos para o setor de óleo e gás, os quais consistiam em:

- 1) Transformar a riqueza do petróleo em algo que extrapole a produção em si e as participações governamentais – produzir desenvolvimento;
- 2) Estabelecer as condições para que a indústria de bens e serviços se estruture para fornecer em bases competitivas, não apenas para o mercado interno;
- 3) A política de conteúdo local

não pode retirar a atratividade das bacias brasileiras em relação a seu potencial de produção de petróleo e gás natural; 4) A política de conteúdo local não pode se transformar em reserva de mercado (10º ENCONTRO DO PROMINP, 2013, p. 6).

A política de conteúdo local era uma das principais garantias de manutenção da indústria naval, alinhada com o plano de gestão da Petrobras e com o comprometimento do Governo demonstrado também via investimentos do BNDES. Assim, mediante uma conjunção de interesses e esforços a indústria naval continuava se sustentando e prosperando no primeiro mandato do governo Dilma.

Em 2010 a indústria da construção naval brasileira já trabalhava com encomendas centradas em sete áreas:

1. Navios de apoio marítimo – programa em andamento com encomendas de 146 unidades de diversos tipos. São os navios que operam no suprimento e apoio às operações de exploração e produção de petróleo em alto-mar; 2. Apoio portuário – construção de rebocadores para manobras de atracamento de navios nos portos e terminais privados; 3. Promef – programa de renovação da frota de petroleiros da Transpetro em andamento com 49 navios contratados; 4. EBN – programa Empresa Brasileira de Navegação, em andamento, com seleção pela Petrobras dos armadores que irão oferecer navios petroleiros para afretamento, construindo em estaleiros locais; 5. **Plataformas e sondas** – Programa em andamento. **Em construção três plataformas de produção de petróleo, oito cascos de navios plataformas (FPSO)** e 28 sondas de perfuração; 6. Navios para transporte de cabotagem – o operador de transporte marítimo Log In, uma empresa brasileira que tem a Vale como principal acionista, está construindo cinco navios porta-contêineres e dois navios graneleiros.; 7. Navegação fluvial e interior – 27 comboios e navios de transporte de passageiros em rios, lagoas e baías já foram entregues. Outros 63 empreendimentos estão em construção, principalmente em estaleiros da região Norte do país (SINAVAL, 2010, p. 10 - grifos nossos).

A cidade de Rio Grande estava inclusa, na quinta área: plataformas e sondas, a qual envolvia a construção de plataformas de produção de petróleo e os oito cascos replicantes do tipo FPSO. Os quadros abaixo discriminam a destinação e os tipos de encomendas, bem como estaleiros e contratantes.

QUADRO 1 - ENCOMENDAS – ESTALEIRO RIO GRANDE (ECOVIX)

Tipo de navio	Quantidade	TPB unit.	TPB total	Comentários
Navio-sonda	3	ND	ND	Contrato “Sete Brasil”.
FPSOs (cascos) P-66 a P-73	8	140.000*	1.120.000	Contrato Petrobras - Entregas até 2017.
<b>Subtotal</b>	<b>11</b>		<b>1.120.000</b>	

\*TPB estimada com base na capacidade de armazenamento do casco (SINAVAL, 1º Trimestre, maio de 2013, p. 36).



De acordo com o quadro 1, em maio de 2013 o estaleiro Rio Grande possuía o contrato para fabricar três navios-sonda, em um contrato com a Sete Brasil. Além disso, possuía em sua carteira de encomendas - em contrato firmado com a Petrobras - oito cascos replicantes de tipo FPSO<sup>61</sup>, em que cada um tinha capacidade para produzir, armazenar e transferir 140.000 toneladas de porte bruto de petróleo para os navios.

No quadro abaixo, identificamos que o Estaleiro da QUIP possuía na sua carteira de encomendas somente contratos com a Petrobras. Tratava-se de quatro navios, entre eles a P-55 uma plataforma semissubmersível na qual o consórcio realizou a integração dos módulos de processo; a P-58 na qual foi realizada somente a integração dos módulos já que o casco veio construído do exterior, ocorrendo o mesmo com a P-63 que é do tipo FPSO cujo casco também foi construído no exterior e apenas fora realizado a integração dos módulos.

QUADRO 2 - ENCOMENDAS ESTALEIRO HONÓRIO BICALHO (QUIP)

<b>Tipo de navio</b>	<b>Quantidade</b>	<b>TPB unit.</b>	<b>TPB total</b>	<b>Comentários</b>
Semissubmersível P-55 – Integração dos módulos de processo	1	ND	ND	Contrato Petrobras Entrega prevista em 2013.
P-58 – Integração de módulos*	1			Contrato Petrobras.
P-62 – Integração de módulos*	1			Contrato Petrobras.
FPSO – P-63*	1	ND	ND	Contrato Petrobras.
<b>Subtotal*</b>	<b>4</b>		--	

\*Integração de módulos em cascos construídos no Exterior (SINAVAL, 1º Trimestre, maio de 2013, p. 36).

Nesse sentido, argumentamos que a reativação da indústria naval foi uma opção do Governo Federal a partir de 2003, demarcando uma estratégia política que fora elevada a outro patamar com a descoberta da camada pré-sal. Os esforços para tornar legal, mediante a elaboração de legislação esta descoberta, estavam alinhados com a prioridade do conteúdo local, que gerava empregos no país movimentando toda uma cadeia produtiva. Teoricamente estas iniciativas governamentais se inserem no debate sobre o neodesenvolvimentismo, tendo em vista o papel crucial do Estado frente as descobertas e o direcionamento da política, através de vários programas tais como, o “Programa de Modernização e Expansão da Frota de Navios Petroleiros da Transpetro (PROMEF); de financiamento como o Fundo de Marinha

<sup>61</sup> “O FPSO é um navio que provém, geralmente, da adaptação de um navio petroleiro em uma plataforma de produção, ou seja, da conversão do casco de um navio petroleiro. Diferentemente dos outros navios, que são responsáveis somente pelo transporte, o FPSO produz, armazena e transfere petróleo para os navios aliviadores, permanecendo posicionado sobre os poços produtores” (FATOS & DADOS, 31 de out. 2014).



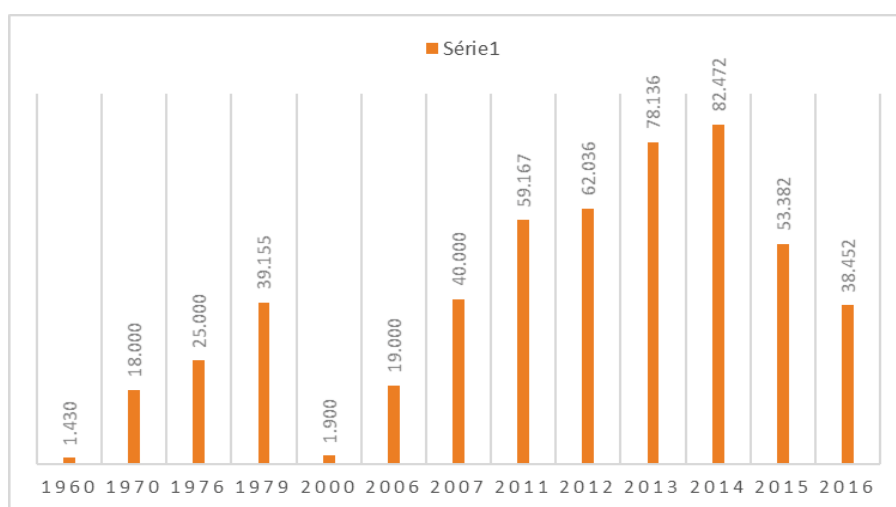
Mercante (FMM), e de capacitação de mão de obra como o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP) (SOARES, 2014, p. 9).

No item a seguir, acompanhemos o nível de emprego gerado na construção naval e sua evolução da década de 1960 até o ano de 2016, portanto as duas experiências brasileiras neste ramo, caracterizado pelo investimento estatal, cujas encomendas eram realizadas pela Petrobras e o financiamento ocorria via bancos públicos. Como, em geral, acontece com as demais indústrias navais pelo mundo, ou seja, o papel do Estado e do banco público é importante instrumento nas políticas de desenvolvimento do setor.

## 2.2 EMPREGOS GERADOS PELA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA: EVOLUÇÃO NO PERÍODO 1960 A 2016: HISTÓRICO E RETOMADA<sup>62</sup>

Entre 1956 a 1961 vigorou o Plano de Metas, articulado pelo governo federal e em 1958 o Fundo da Marinha Mercante fora criado, ambos foram importantes para o setor naval do Brasil, que começava a ser estimulado. Com o desenvolvimento dessa indústria, observa-se a criação de um mercado de trabalho, como podemos acompanhar na série histórica da figura 9. O volume de empregos na construção naval como um todo, se correlaciona com as políticas adotadas pelos governos federais.

FIGURA 9 - EMPREGOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA: ENTRE 1960 E 2016



Fonte: Sinaval (março de 2012; 2014 e 2016) adaptação da autora.

<sup>62</sup> Uma primeira versão deste capítulo foi publicada por D'Avila e Bridi (2017) na Revista Cadernos Metr pole.

O nível de emprego tende a expressar a dinamicidade desse setor, o que revela também uma forte ligação com os contextos econômicos e as políticas estratégicas adotadas pelos Governos Federais. Como podemos observar na figura, em 1960 a indústria naval possuía um total de 1.430 empregos. Em 1966 a primeira plataforma fixa (P-1) foi construída no Estaleiro Mauá, no Rio de Janeiro. Durante a ditadura militar, em 1970 temos 18 mil empregos gerados, pois em 1969 o governo lançou o Plano Emergência da Indústria Naval (1969-1970) assim como, os Planos da Construção Naval 1 e 2 citados anteriormente (SINAVAL, março de 2012, p. 8). Nesse contexto, o Brasil conquistou o 2º lugar no ranking mundial em volume de encomendas de construção naval (SINAVAL, março de 2012).

Como é possível observar na figura acima, em 1976 havia 25 mil empregos e no seu ápice, em 1979, a indústria naval gerava 39.155 empregos. Todavia, com a recessão econômica dos anos 1980, esses postos de trabalho foram diminuindo e na década de 1990 esse fenômeno foi asseverado pela desregulamentação do transporte marítimo de longo curso, que inviabilizou a operação dos armadores brasileiros (SINAVAL, março de 2012). O desmonte foi tamanho que no ano de 2000, a indústria naval apresentava apenas 1.900 empregos. Houve uma significativa desmobilização da força de trabalho e essa indústria ficou praticamente sem funcionar. Somente a partir de 2006, o nível de emprego do setor naval se elevou significativamente. De acordo com a estatística levantada pelo SINAVAL, a partir de 2014 observamos a queda no emprego, isto é, de 82.472 empregos para 38.452 em 2016. Por um lado, o SINAVAL ao analisar esta variação e queda explica que ela também se deveu à conclusão de várias obras, com as entregas de navios e plataformas que geraram a desmobilização da mão-de-obra. Por outro lado, o sindicato patronal também avaliou que o decréscimo já observado em 2015, é um indício da “crise da economia brasileira e da Petrobras a partir do segundo semestre de 2014, devido à operação lava-jato”<sup>63</sup> (SINAVAL, 2014, p. 2)<sup>64</sup>. No ano de 2015 a redução dos empregos persistiu, e em 2016 piorou, pois se comparada ao ápice do ano de 2014, a indústria naval perdeu 44.020 postos de trabalho.

A reativação da indústria naval a partir de 2003 se deu via iniciativa do Governo Federal (de Luiz Inácio Lula da Silva) com o prosseguimento de rodadas do PROREFAM e a criação de outros programas, tais como: o PROMINP e o PROMEF, em conjunto com a Petrobras e com a Marinha Mercante, voltando o foco para o nível de conteúdo nacional. A

<sup>63</sup> Deflagrada em março de 2014, a Operação Lava-Jato é uma investigação da Polícia Federal que apura desvios de recursos da Petrobras envolvendo servidores públicos, políticos e empresários. A esse respeito ver matéria do jornal Zero Hora, disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/11/entenda-a-operacao-lava-jato-as-empresasenvolvidas-e-o-impacto-no-rio-grande-do-sul-4646007.html> Acesso em: 12 de dez. 2017.

<sup>64</sup>Essa relação também foi estabelecida em um artigo publicado de D’Avila e Bridi (2017) pela revista Cadernos Metr pole (PUC/SP).

partir de 2006, a indústria naval começou a gerar um significativo número de empregos devido a demanda crescente de encomendas aos (antigos e novos) estaleiros brasileiros. Importante ressaltar que essa evolução observada, seu auge (em 2014) e posterior redução que inicia no ano seguinte (2015), tem relação profunda com a crise política e as intervenções jurídicas com a chamada operação Lava Jato que impactaram esse setor (D’AVILA; BRIDI, 2017).

De acordo com o cenário da construção naval, apresentado pelo sindicato patronal, em dezembro de 2016 os estaleiros perderam sua capacidade para gerar empregos. No caso de Rio Grande, o relatório citou que a empresa do Estaleiro Rio Grande havia pedido no começo de dezembro do referido ano “proteção judicial iminente” o que, por sua vez, estava gerando desemprego (SINAVAL, 13/12/2016). Observamos na tabela 8, abaixo, os números disponibilizados pelo SINAVAL, por região do país.

TABELA 8 - EMPREGOS NOS ESTALEIROS POR REGIÃO EM 2014, 2015 E 2016

<b>Regiões</b>	<b>Dezembro 2014</b>	<b>Dezembro 2015</b>	<b>Novembro 2016</b>
Sudeste	33.510	25.003	13.369
Nordeste	20.437	5.701	5.623
Norte	12.600	7.911	7.181
Sul	15.925	14.767	12.279
Total	82.472	53.382	38.452

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de SINAVAL, 13 de dezembro de 2016, p. 2.

De acordo com o SINAVAL (2016, p. 2), comparativamente de dezembro de 2014, ano em que os postos de trabalho começaram a diminuir, as regiões que perderam proporcionalmente mais empregos foram a Norte e Nordeste em 2015. Os dados sinalizam, portanto, que em 2016, a tendência mais geral foi de queda do emprego no segmento. Principalmente pelo fato de que em parte da região Sudeste as obras de conversão dos cascos de navios-plataformas, estavam chegando ao seu término. Já para a região Norte, na carteira de encomendas havia contratos para construção de barcas e empurradores utilizados no transporte de grãos e, de certa forma não perderam tantos postos de trabalho de 2015 para 2016. Para os estaleiros localizados em Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina, cuja carteira de encomenda constava a construção de navios de apoio marítimo, plataformas de petróleo, rebocadores portuários e reparos navais, o sindicato patronal estimava que as atividades seguiriam regularmente, pelo menos até 2018. Isto porque a demanda para estes

ramos é permanente. Segundo o relatório, um dos problemas consistia no fato de que a Petrobras havia realizado o “pedido de dispensa (*waiver*) do conteúdo local para as plataformas de produção previstas para os campos de Libra e Sépia” o que gerou uma reação dos estaleiros (SINAVAL, 13 de dezembro de 2016, p. 2).

O exame de como essa crise impactou no Polo Naval de Rio Grande consiste em um dos pontos analisados nesta tese, no item que se segue quando apresentamos a descrição de como isto ocorreu.

## 2.3 AS FASES DO POLO NAVAL E *OFFSHORE* EM RIO GRANDE

Na presente subseção abordamos as transformações do contexto do trabalho empírico propriamente dito, cujo objetivo consiste em estudar as continuidades e rupturas no Polo Naval que, por conseguinte reflete os limites da estratégia neodesenvolvimentista. Para tanto, os dois momentos selecionados dizem respeito a instalação do Polo, centrando-se mais a partir de sua inauguração no ano de 2010 e ápice até o ano de 2016.

Descrevemos desde as tratativas até a instalação e ápice, a partir de todo o investimento estimado, tanto em termos de infraestrutura como nas plataformas, a estimativa de geração de emprego, o aumento da demanda por moradia, por profissionais qualificados, entre outras perspectivas de um futuro promissor. Durante o ano de 2014, algumas mudanças começaram a afetar os trabalhadores e transformam a realidade e suas condições de trabalho. Daí em diante, apresentamos o surgimento da operação “Lava Jato” e o quanto a indústria naval apareceu imbricada. Por isso, passamos a descrição do desmonte dessa jovem indústria na região

Consideramos que o Polo teve duas fases distintas entre elas. Na primeira fase, que vai das suas origens (2010) até o seu ápice (2014), observamos as perspectivas em termos de investimento em infraestrutura, demanda por qualificação, habitação, entre outras. Na segunda fase, que acontece a partir de 2015, observamos o desmonte do setor naval.

### 2.3.1 De 2010-2014 a primeira fase: implantação, instalação e ápice

O Polo Naval encontra suas bases legais em 2005<sup>65</sup>, na Lei nº 6.058 de 11 de fevereiro de 2005, a qual instituiu um “programa de incentivos para operacionalizar a instalação do estaleiro Rio Grande LTDA” (RIO GRANDE DO SUL. RIO GRANDE. CÂMARA MUNICIPAL, Lei nº 6.058/2005), que basicamente consistia em assegurar incentivos fiscais ao Estaleiro Rio Grande, os quais foram justificados sob o argumento de que os investimentos impactariam econômica e socialmente a cidade. A pré-condição que respaldava a justificativa, dizia respeito principalmente a garantia da geração de emprego e renda para a população local por parte do Estaleiro.

Assim, em janeiro de 2006 a Petrobras inaugurou o canteiro de obras da plataforma P-53, que compreende uma área de 200 mil metros quadrados, a qual foi garantida pelo governo do estado. Até então uma empresa constituída com o fim específico de construção da plataforma P-53 firmou, em abril de 2005, um contrato com a Petrobrás (AGÊNCIA BRASIL, 26/01/2006) e iniciou a construção dos módulos da plataforma P-53, “[...] até então, o município gaúcho definha economicamente, com indústria, pecuária e agricultura pouco expressivas” (ESTADÃO, 10/09/2012, s/p). Devido ao sucesso do empreendimento, “o governo federal decidiu construir um estaleiro moderno no litoral do Rio Grande do Sul” (ESTADÃO, 10/09/2012, s/p).

O Polo Naval, propriamente dito, começou com a instalação de dois estaleiros, voltados para construção de navios de grande e pequeno porte, assim como a reforma e construção de navios para a Transpetro (FABRES; SPOLLE, 2013). Entretanto, com a reestruturação da indústria naval brasileira devido a descoberta do pré-sal, a Petrobrás modificou seus investimentos,

levando a estatal a reformular seus planos, decretando a construção do primeiro dique seco da América Latina para reparo e construção de plataformas *offshore* [...]. O dique seco construído em Rio Grande possuía, inicialmente, 130 metros de largura por 140 metros de extensão e profundidade de 14 metros [...]. Com este novo rumo de investimento dado pela Petrobras, o então Polo Naval do Rio Grande passa a ser Polo Naval *Offshore* do Rio Grande. **A diferença consiste em no primeiro ser feita exclusivamente a reparação e/ou construção de navios, enquanto o Polo Naval *Offshore* abrange a construção e/ou reparação de plataformas e navios de apoio marítimo para atividades *offshore* da indústria de petróleo e gás** (CARVALHO, D.S.; CARVALHO, A.B.; DOMINGUES, 2012, p. 18-19- grifos nossos).

Logo, de um Polo voltado inicialmente apenas para a reparação ou construção de navios, com a instalação do dique-seco o Polo Naval torna-se Polo Naval e *Offshore* porque

---

<sup>65</sup> Embora o Polo tenha começado as tratativas em 2005 - descrevemos este processo - partimos da análise da instalação e focamos a partir de sua inauguração oficial em 2010, até o ocaso em 2016, porque nosso objetivo é: apreender as mudanças em relação ao trabalho nestes dois períodos. Entretanto, no capítulo quarto, na descrição sobre o perfil dos trabalhadores, incluímos o recorte temporal desde 2006, com o intuito de captar desde o começo os contornos que o Polo adquiria, em termos do perfil da força de trabalho.

passou a ter infraestrutura para reparar e construir plataformas e navios marítimos destinados à indústria de petróleo e gás. No quadro abaixo, apresentamos a infraestrutura do Estaleiro Rio Grande, bem como as dimensões do dique seco.

QUADRO 3 - DADOS DA INFRAESTRUTURA DO ESTALEIRO RIO GRANDE/RS

Infraestrutura	Capacidade e comprimento
Área total do Polo Naval	430.000 m <sup>2</sup>
Área das oficinas	20.000 m <sup>2</sup>
Dimensões úteis do dique seco	130,0 X 350,0 X 17,1 m
Área útil do Dique Seco	45,5 mil m <sup>2</sup>
Comprimento do Cais Norte de	42 m
Comprimento do Cais Sul	350 m
Capacidade do pórtico antigo	600 toneladas
Capacidade do pórtico novo	2 mil toneladas
Capacidade da oficina de estruturas	de 1.000 t/mês
Capacidade da oficina de tubulação	De 4.000 spools/mês (trechos de tubulações)
Permite a construção de qualquer tipo de plataforma.	
Tabela elaborada com base nos dados da revista Fatos e dados (21 de out. 2010).	

Como visualizamos no quadro, o Polo Naval tem uma ampla área de 430.000m<sup>2</sup>, possui duas oficinas de 20.000m<sup>2</sup> cada, um dique seco com 350 metros de comprimento, 130 metros de largura e 17,1 metros de altura o qual é equipado com dois pórticos, sendo que o maior é capaz de erguer até 2 mil toneladas. As dimensões do dique proporcionam a construção simultânea de duas plataformas de petróleo. Na figura 10, apresentamos uma foto que demonstra ambos os pórticos:

FIGURA 10 - PÓRTICOS QUE IÇAM E MOVIMENTAM OS MEGABLOCOS, E ENCAIXAM O MÓDULO AO CASCO



Fonte: Prof. Dr. Francisco Vargas – acervo pessoal – 11/11/2014.



O grupo que venceu a licitação, começou a construção do Polo Naval em agosto de 2006, precisamente pelo Estaleiro Rio Grande. Sua principal instalação é o dique seco o qual “permite a construção simultânea de dois navios petroleiros ou duas plataformas. [...] [além de] poderão ser docadas<sup>66</sup> plataformas ou navios para realização de reformas, conversões ou reparos” (FATOS E DADOS, 21/10/2010). Os empregos gerados a cada mês, foram, em média, de 1.400 trabalhadores diretos.

Além do dique, o estaleiro possui uma área ampla para

[...] montagem de estruturas e de equipamentos, cabines climatizadas para pintura, equipamentos para movimentação de carga, dois cais de atracação que permitem os serviços de acabamento, oficinas para processamento de aço e tubulação e diversos sistemas, tais como: ar comprimido, gases industriais, elétrico, coleta e tratamento de efluentes etc. As instalações do Polo estão dimensionadas para comportar até 5 mil pessoas trabalhando e permitirão também que se forme mão-de-obra especializada em construção *offshore* (FATOS E DADOS, 20 de out. 2010, s/p).

Para a construção do estaleiro, uma parte do investimento originou-se da Petrobras, responsável pela encomenda, junto à WTorre que em troca estabeleceu a condição do arrendamento da área por 10 anos, o restante dos 21% do investimento ficou a cargo da WTorre (OSCAR, 10 de jun. 2010). Próximo da inauguração a WTorre vendeu o estaleiro Rio Grande, por R\$ 410 milhões para a Cevix – “empresa recém-criada que é uma parceria da Engevix Engenharia e da Funcef, fundo de pensão dos empregados da Caixa Econômica Federal (CEF)” (OSCAR, 10 de jun. 2010). Sendo assim, no acordo para o Polo Naval e *Offshore* a “Petrobras possui direito de uso através de comodato, por dez anos contados a partir de setembro de 2010 e possibilidade de renovar contrato de uso por mais dois anos” (FABRES, 2014, p. 33).

Na época, a Petrobras assinou contratos de concessão, via licitação, com a QUIP e com a Ecovix. A QUIP está voltada para a instalação e integração de módulos nas plataformas de petróleo. E a Ecovix, por sua vez, tinha na sua carteira de encomendas, além de três navios sondas para exploração do pré-sal, a construção de oito cascos replicantes (da P-66 a P-73) do tipo FPSOs (*Floating Production, Storage and Off-Loading Platform* - Plataforma Flutuante de Produção, Armazenamento e Escoamento) replicantes que são plataformas feitas como réplicas, idênticas entre si – “a Petrobras pretende copiar o modelo coreano que transformou a construção de navios em linha de montagem (ALRS, 2011)” - onde cada uma repete o projeto da anterior, permitindo ganhos de custos e de prazos na construção (D’AVILA; BRIDI, 2015). O índice de conteúdo local, previsto para a construção dos cascos era de 70%, por seu turno,

---

<sup>66</sup> Refere-se ao lugar em que as plataformas ficam abrigadas no dique-seco.



estimava-se que os módulos de planta de processo teriam entre 69,5% até 85%, e para a integração 74% (REVISTA FATOR BRASIL, 17/07/2014).

Assim, o Polo Naval e *Offshore*, inaugurado em outubro de 2010, com o “batismo” da P-53, foi estruturado em torno de três estaleiros: Estaleiro Rio Grande 1 e 2 (ERG 1, ERG 2) operado pela Ecovix e o Estaleiro Honório Bicalho operado pela QUIP. Na ocasião, o então gerente de Implementação de Empreendimentos de Plataformas para o Pré-sal, Marcio Ferreira Alencar, enalteceu os benefícios que o Polo proporcionaria, inclusive apontou para o fato de que concentrar os oito cascos na cidade devia-se a estratégia de aumentar a produtividade, padronizar o processo de produção, consequentemente reduzir custos, e evitar ou diminuir a dispersão da mão de obra, depois do final de cada projeto. Além disso, manter “a integração de módulos, preparação, testes e transporte desses navios plataformas para o pré-sal da Bacia de Campos e de Santos, viriam a fomentar a economia costeira e do interior, mediante a necessidade de subfornecedores (PORTAL FATOR BRASIL, 22 de out. 2010).

Com o intuito de situar o leitor, apresentamos abaixo a figura 11, onde consta a distribuição das empresas e dos estaleiros em Rio Grande.

FIGURA 11 – LOCALIZAÇÃO DO POLO NAVAL E *OFFSHORE*

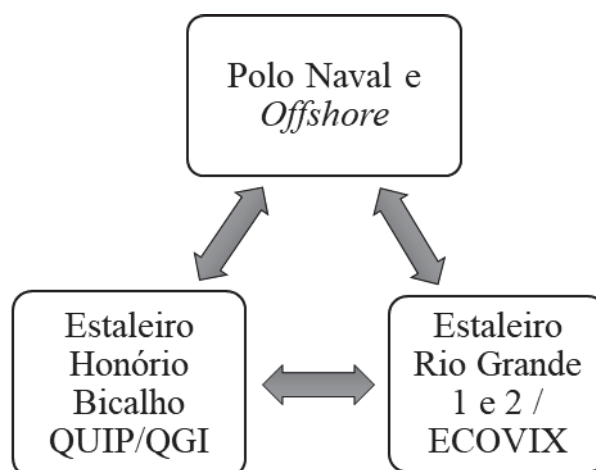


<p><b>1</b></p> <p><b>Tecon Rio Grande – Terminal de Contêineres</b>  Cais: 900 metros e calado de 40 pés  Área Total: 735 mil m² (390 mil m² pavimentados)  Capacidade estática – 39.000 TEUS</p>	<p><b>4</b></p> <p><b>Bianchini – Granéis sólidos, líquidos, farelo e óleo gomado</b>  Cais: 284 metros com 40 pés  Área Total: terminal e fábrica 39 hectares  4 armazéns graneleiros</p>	<p><b>6</b></p> <p><b>Yara Norsk Hydro - Fertilizantes</b>  Cais: 2 berços para navios marítimos e 3 berços para navios pluviais  Área Total do Pier: 2,7 mil m²</p>
<p><b>2</b></p> <p><b>Termasa – Granéis agrícolas</b>  Cais: 350 metros com 42 pés  8 armazéns horizontais</p>	<p><b>5</b></p> <p><b>Bunge Alimentos – Grãos, farelos e óleos vegetais</b>  Cais: 412 metros com 40 pés  Área Total: 18.144,75m²  2 armazéns com 133 mil ton, cinco tanques para armazenagem de óleo vegetal podendo receber o volume total de 43.503m³  Fertilizantes  Cais de 232 metros – investimento de US\$ 90 milhões</p>	<p><b>7</b></p> <p><b>Transpetro – Petróleo e derivados, álcool e gás</b>  Cais: 220 metros com 32 pés (40 pés na ponta sul e 33 na ponta norte)  Área Total: 28 mil m²  16 tanques operando, 8m em construção</p>
<p><b>3</b></p> <p><b>Tergrasa – Granéis Agrícolas e cavacos de madeira</b>  Cais: 612 metros  Calado: navios- 42 pés e barcas – 5 metros  2 armazéns horizontais de 76 mil toneladas</p>	<p><b>8</b></p> <p><b>Braskem – Petroquímicos e gás</b>  Cais: 80 metros com 32 pés  Área Total: 424,4 mil m²  10 tanques para produtos líquidos  22 vasos para produtos gasosos</p>	<p><b>9</b></p> <p><b>Porto Novo: Terminal Público</b>  - Granéis sólidos, graneis líquidos, contêineres, cargas gerais e veículos.</p>

Fonte: [http://www.polonavalrs.com.br/index.php?n\\_sistema=3034&idiomas=pt](http://www.polonavalrs.com.br/index.php?n_sistema=3034&idiomas=pt)

O Estaleiro Honório Bicalho é responsável por acoplar os módulos nas plataformas, entre outras atividades correlacionadas, localiza-se na região do Porto Novo. E os Estaleiros Rio Grande 1 e 2 são responsáveis por montar simultaneamente até duas plataformas de petróleo, dispondo, para tanto, de um dique seco e de dois pórticos para içar equipamentos, localiza-se na região do Superporto, conforme representado na figura abaixo.

FIGURA 12 - ORGANIZAÇÃO DO POLO NAVAL E *OFFSHORE* DE RIO GRANDE



Elaboração própria

Inicialmente a previsão da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS), do Governo do Estado e da Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG) era extremamente positiva (CLICRBS, 04/04/2010). Estimava-se, assim, que entre 2010 e 2020 a população de Rio Grande saltaria de 200 mil para 450 mil habitantes. A arrecadação do imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS) passaria de R\$ 35 milhões

para R\$ 130 milhões em 2020. O PIB deixaria de ocupar o sexto lugar no estado do Rio Grande do Sul para ocupar a segunda ou terceira posição, isto é, de R\$ 4,4 bilhões chegaria até R\$ 12 bilhões. O orçamento do município teria um salto de R\$ 301 milhões para R\$ 800 milhões em 2020. Em termos de empregos, em dez anos, de 3 mil ter-se-ia 60 mil postos trabalho. A frota de veículos de 78 mil aumentaria para 220 mil. Por seu turno, a arrecadação segundo a prospecção da Prefeitura que em 2001 foi de R\$ 83 milhões, em 2005 passou para 150 milhões e em 2010, bateria a cifra de 255 milhões. Todo este investimento refletiu na melhora dos indicadores do município, por exemplo o PIB, conforme vimos no primeiro capítulo passou de R\$ 2.236.434,31 em 2005, para R\$ 7.274.579,59, no ano de 2015. Ou seja, no que tange ao PIB ele aumentou consideravelmente, mas não chegou aos 12 bilhões previstos.

Em termos de investimento no Polo Naval estimava-se que até 2015 equivaleria a R\$ 14 bilhões e previa-se a geração de 40 mil empregos entre diretos e indiretos em 10 anos. Em 2010 o Estaleiro Rio Grande 1 estava em fase de conclusão, e custou R\$ 750 milhões. Enquanto isso, já havia tratativas para duas licenças ambientais necessárias para construção do Estaleiro Rio Grande 2. A P-53, já concluída custou US\$ 1,3 bilhão, e a P-55 em fase de construção significava um investimento de US\$ 1,3 bilhão, o projeto da P-63 também representaria em tese, a mesma cifra em termos de investimento. Os 8 cascos de plataforma aguardavam a assinatura do contrato e implicariam num montante de US\$ 4 bilhões. Na época, os sete navios sondas estavam em negociação (CLICRBS, 04/04/2010).

Para sanar uma dupla questão de infraestrutura defasada do município, tanto no que tange à preparação para receber a indústria naval, quanto com a melhoria da via para a exportação, citamos dois grupos de infraestruturas que estão interligadas. No primeiro, elencamos os seguintes investimentos: a dragagem de aprofundamento (aumento da profundidade do canal do Porto de Rio Grande) que representou um investimento de R\$ 196 milhões; a ampliação dos molhes da barra (prolongamento de 370 metros no molhe oeste e 700 no Oeste) um investimento de R\$ 512 milhões; a modernização do cais do Porto Novo com a reconstrução de 1.125 metros e aumento da profundidade do porto, um investimento de R\$ 133,8 milhões. No segundo grupo, a saber, o corredor de exportação, as obras se voltaram para a duplicação da BR-392, estrada que liga a cidade de Rio Grande à Pelotas; além de ser uma das principais ligações terrestres ao Porto Novo e ao Distrito industrial, os quais são os responsáveis pelo escoamento e transporte de cargas, tais como, alimentos, veículos, animais,

escoamento de grãos como a soja, sendo este último o produto mais exportado<sup>67</sup>, equipamentos, entre outros<sup>68</sup>. Estes investimentos giraram em torno de R\$ 280 milhões, e em alguns trechos envolveram o processo de desapropriação de casas dos moradores que residiam próximo a BR-392 (CLICRBS, 04/04/2010). Todas essas obras foram levadas a cabo porque estavam no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Além disso, houve um movimento de fluxo migratório e surgiram problemas urbanos que envolvem a mobilidade. De acordo com Quadros et. al. (2013) “em três anos a frota de veículos aumentou em 50% apresentando em 2010 um veículo para cada três habitantes (IBGE, 2010)”, e conforme dados de 2014 do IBGE apresentam 61.834 automóveis enquanto em 2010 esse número era 42.903. Isto é, para 2014 representa um aumento de quase 19 mil automóveis. Ademais para o autor, o Plano de Mobilidade Urbana “contratado pela cidade (...) apresenta-se como um todo bem elaborado; porém para resolução de problemas a curto prazo e pontuais” (QUADROS, et al, 2013, p. 13 *apud* D’AVILA, BRIDI, 2015b), ao passo que o Polo Naval se inseria num plano de longo prazo que exigiria um planejamento redimensionado para tal questão.

A instalação do Polo e a atração de mão de obra que o empreendimento alterou a demanda por habitação. De 2000 até 2013 o preço dos imóveis aumentou, em média, 540%, se analisados separadamente do período de 2000 até 2006 “os preços subiram em média 70%, enquanto que no período de 2006 a 2013, elevaram-se em mais de 500%” (SILVA; GONÇALVES. 2014, p. 11). Em 2006 o processo de desapropriação dos habitantes que vivam ao lado da rodovia BR 392 (desapropriação está em virtude das obras do PAC que visou a duplicação da estrada), de certa forma impactou a população local devido ao começo do processo de supervalorização de preços dos aluguéis e imóveis para venda à época, conforme observamos. Este problema residiu principalmente no baixo valor de indenização que o Estado pagou aos proprietários pelos imóveis, cujo parâmetro ficou aquém dos preços exigidos pelo mercado imobiliário local. Ainda, houve novas demandas de serviços culminando, por exemplo, na implantação de dois *shoppings centers* na cidade, uma série de

---

<sup>67</sup> “Para o diretor dos terminais graneleiros Termasa e Tergrasa, Guillermo Dawson, o aumento do calado do porto riograndino é o fato mais relevante dos últimos 20 anos para a economia gaúcha. Com o novo calado teremos uma redução de custos significativa para o envio de cargas para outros países, principalmente no que se refere a soja em grão, que é o produto mais movimentado do nosso porto. O frete para a China cairá de R\$ 62 para R\$ 58,90 a tonelada. Um navio que leva 57 mil toneladas de soja passará a transportar 60 mil toneladas, o que garante a redução de 5% no valor do frete, salientou” (PORTOS E HIDROVIAS, 15/05/2010).

<sup>68</sup> Também foi implantado um parque eólico no balneário do Cassino, que pertence ao município, e fica cerca de doze quilômetros de Rio Grande. Além disso, a partir de 2012 criou-se a Feira do Polo Naval, trata-se de um evento do setor naval, que visa possibilitar o encontro entre os líderes desse setor, assim como oportuniza uma rodada de negócios entre empresas. Desde então a feira vem adquirindo proporções importantes. A última feira ocorreu em 2015.

pensionatos e empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais (D'AVILA, BRIDI, 2015b).

Na cidade de Rio Grande, além das transformações, no que se refere a mobilidade, moradia, por exemplo, se tornou necessário o incremento de mão-de-obra em profissões tais como soldador, montador de andaime, pessoal de planejamento, pintor industrial, caldeireiro entre outras. Vários cursos de qualificação nesses setores surgiram na cidade, porém o grande problema consistia no fato de que, no momento da contratação, as empresas exigiam experiência e esta condição causou muita controvérsia, considerando que houve um grande fluxo de trabalhadores migrantes e experientes para a cidade, como engenheiros e profissionais qualificados de outros países, como o Japão. Inclusive, a reativação da indústria naval na cidade, pode ser comparada aos mesmos obstáculos que se impuseram à indústria automobilística no contexto da instalação ou reestruturação sob o paradigma da reestruturação produtiva em diversos estados do país. Assim, conforme os estudos sobre a reestruturação da indústria automobilística (GARCIA; GUIMARÃES, 2006), corroboramos que, no caso da indústria naval, apesar do impacto dos investimentos na cidade, os agentes, tais como a Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e a Universidade Federal de Pelotas (UFPel), desde 2004 começaram a se mobilizar em torno de cursos de qualificação, realizando investimentos em novas estruturas voltadas já para o futuro “promissor” da aguardada indústria naval. Tais ações que culminaram no Arranjo Produtivo Local (APL), se insere como uma política pública de desenvolvimento local do estado do Rio Grande do Sul, voltada para reequilibrar a região e fornecer os estímulos necessários ao Polo Naval e *offshore* de Rio Grande e entorno.

Portanto, a instalação do Polo Naval e *Offshore* em Rio Grande, começou como um empreendimento que podemos classificar como de curto prazo, ou de menor envergadura, porém após a descoberta da camada pré-sal este foi redimensionado. Rio Grande foi inclusa nas obras do Programa de Aceleração (PAC), o que potencializou a infraestrutura necessária para viabilização de um empreendimento de tal monta para a cidade. Por isso, o município recebeu um intenso fluxo migratório de trabalhadores e sofreu com a questão do planejamento urbano. Toda uma rede de serviços fora criada para atender ao polo, o preço dos imóveis tanto para aluguel, quanto para compra subiu consideravelmente, o que impactou os moradores que haviam sido desapropriados em razão da duplicação da BR-392 e, por fim os trabalhadores locais e da região tiveram que se qualificar para atuar nas novas oportunidades de emprego. Como veremos no quarto capítulo, houve problemas em relação a mão de obra da cidade e



região que se qualificou, mas não obtinha emprego devido a inexperiência, problema que foi sanado. Identificamos nas entrevistas e nos discursos dos gestores do Polo que, a principal justificativa empresarial nesta fase consistia na falta de tradição naval da cidade, e, portanto, da inexperiência dos trabalhadores, embora qualificados.

### 2.3.2 Crise e declínio do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande de 2015 a 2016

Em março de 2014, foi deflagrada em Curitiba uma operação da Polícia Federal intitulada Lava Jato, que a princípio investigava organizações criminosas que praticavam a lavagem de dinheiro em vários estados do país. Além disso, a operação também averiguava os crimes correlacionados aos grupos, tais como tráfico internacional de drogas, corrupção de agentes públicos, evasão de divisas, contrabando de pedras preciosas, entre outros. Segundo a Polícia Federal do Paraná “a operação foi assim intitulada porque um dos grupos fazia uso de uma rede de lavanderias e postos de combustíveis para movimentar os valores oriundos de práticas criminosas” (AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. 17/03/2014).

De acordo com as divulgações na mídia, a princípio, esta investigação não tinha ligação com a indústria naval recentemente soerguida no Brasil, mediante uma ação de governo que tornou a Petrobras a principal cliente. Todavia, no decorrer da investigação foi se expondo um emaranhado de figuras políticas, de partidos, de empresários, de doleiros, servidores públicos, que, através do mecanismo de delação premiada, associando a indústria naval com a estatal Petrobras e de empreiteiras. Segundo os investigadores e delatores, esta indústria também estava envolvida com uma situação de pagamento de propinas que redundaram no escândalo de corrupção. Esta operação desdobrou-se em várias etapas e, atualmente, isto é, prestes a completar quatro anos, está na 48ª fase<sup>69</sup>.

A cada etapa da Operação Lava Jato o segmento do Judiciário e o Ministério Público buscava evidenciar o envolvimento de agentes ligados ao setor naval com o sistema de pagamento de propinas. Não entraremos aqui nos processos que se seguiram no âmbito da Lava Jato e nem nas divergências sobre os métodos usados nessa condução, mas o fato é que as consequências começaram a ser vividas pelos trabalhadores, na medida em que as obras começavam a ser paralisadas e nova política se estabeleceu no país, a partir do *impeachment* de Dilma Rousseff. Esse é o outro lado da questão que muito vagarosamente começou a

<sup>69</sup> Fonte: <http://www.pf.gov.br/agencia/noticias/2018/02/pf-deflagra-48a-fase-da-operacao-lava-jato-operacao-integracao> Acesso em: 23 de fev. 2018.

aparecer na mídia, ou seja, o desmonte da indústria naval e o consequente desemprego que só se acentuou, numa conjuntura econômica e política conturbada. Um dos efeitos desse cenário culminou no colapso naval pela segunda vez, envolvido inclusive por fatores internos muito semelhantes do contexto do escândalo de corrupção da SUNAMAM<sup>70</sup> na década de 1980.

Com a já referida crise desse segmento, a construção da P-71 foi deixada pela metade no Estaleiro no dia 13 de dezembro de 2016. Desde então, temos toneladas de aço oxidando, milhares de trabalhadores desempregados e um contexto socioeconômico de retração e abandono. O desenvolvimento econômico experimentado por Rio Grande e que suscitou o debate sobre o neodesenvolvimentismo no Brasil nos governos petistas, parece se interromper e uma nova inflexão se estabelece.

Em julho de 2017 a crise nos estaleiros brasileiros paralisou as obras em diferentes estágios, obras essas que juntas se constituíam em encomendas que somavam U\$\$ 6 bilhões (PAMPLONA, 03/07/2017). O estaleiro Mauá no Rio de Janeiro fechou as portas no começo de julho de 2015, possuindo três navios inacabados. Segundo a reportagem de Pamplona (03/07/2017), com o fechamento dos estaleiros o prejuízo é múltiplo dado que com a suspensão das obras perdem-se os postos de trabalho, por seu turno as embarcações paradas aumentam o custo porque terão de ser reparadas depois. No caso de Rio Grande o casco da P-71, que fazia parte de uma encomenda de oito cascos (custando US\$ 425 milhões cada) está 50%pronto, mas o projeto foi retirado do plano da Petrobras e as obras suspensas em dezembro de 2016. Mas está é a situação comum aos demais estaleiros espalhados pelo território brasileiro. Por exemplo, em Ipojuca (PE) o Estaleiro Atlântico Sul tem quatro sondas paradas em diferentes estágios de acabamento, da encomenda total de sete sondas que custaram U\$\$ 662 milhões cada. Os contratos foram cancelados por parte do estaleiro devido ao atraso no pagamento. No estaleiro Jurong (Aracruz, ES), havia seis sondas encomendadas cada uma custou cerca de U\$\$ 804 milhões e há uma sonda da Sete Brasil parada com 85% concluída. Este estaleiro entrou com um processo contra a Sete Brasil; No Rio de Janeiro o estaleiro Ilha S/A a carteira de encomendas era de cinco porta-contêineres que custaram individualmente U\$\$ 66 milhões. Deste contingente, três porta-contêineres da Log In (única empresa privada que apoiou o programa de soerguimento da indústria naval) em diferentes fases também de acabamento, estão abandonados. O estaleiro alegou que não tinha dinheiro para continuar as obras, fechou e entrou com pedido de recuperação judicial em 2015. No

---

<sup>70</sup> Para Barat, Campos Neto e Paula (2014, p. 43), a SUNAMAM não teve “[...] competência para conduzir os programas de renovação da frota e de construção naval. Além de sérios problemas de corrupção, houve inúmeras falhas administrativas e ausência de políticas públicas e diretrizes orientadoras, o que fez com que o projeto de se ter uma pujante indústria naval fracassasse.”



estaleiro Mauá, situado em Niterói (RJ), três navios petroleiros para a Transpetro, parte da encomenda de quatro navios do tipo Panamax custando US\$ 87 milhões cada, também foi abandonado em fase de acabamento. O impasse foi em 2015 em torno dos aditivos do contrato, negado pela Petrobras. Ainda no Rio de Janeiro, mas no estaleiro Brasfels situado em Angra dos Reis, das seis sondas encomendadas – cada uma custando cerca de US\$ 816 milhões – duas ficaram inconclusas, pois as obras foram suspensas em fevereiro de 2016 devido a falta de pagamento da contratante. Em São Paulo, no estaleiro Rio Tietê (Araçatuba) dos vinte comboios contratados a US\$ 12 milhões cada, tem quatro combóis hidroviários (formados por um empurrador e quatro barcas cada um) já conclusos, mas o contrato está suspenso pela Justiça devido a suspeitas de fraude na licitação (PAMPLONA, 03/07/2017).

De acordo com Maretti (29/07/2017), quando a Operação Lava Jato<sup>71</sup> foi deflagrada, a taxa de desemprego do Brasil era de 7.1% - no trimestre fechado em março - de acordo com o IBGE, equivalendo a 7 milhões de desempregados. Em julho de 2017 a taxa chegou a 13% correspondendo a 13,5 milhões de pessoas desempregadas. Na indústria naval, os postos de trabalho gerados caíram de 83 mil para aproximadamente 30 mil, ainda no governo de Dilma Rousseff.

O diretor de Relações Internacionais e de Movimentos Sociais da Federação Única dos Petroleiros (FUP), João Antônio de Moraes, calcula que desde o início da Lava Jato a cadeia de gás e petróleo comandada pela Petrobras perdeu cerca de 3 milhões de empregos. A cadeia representava aproximadamente 13% do Produto Interno Bruto do país. Esse percentual hoje se esvaiu, e não se sabe exatamente qual o tamanho da queda. Segundo Moraes, a Lava Jato causa maiores e mais perversos danos à economia e ao emprego do que o próprio governo Temer. “Porque a Lava Jato fecha os estaleiros, proíbe as empresas brasileiras de disputar licitações e paralisa as obras” (MARETTI, 29/07/2017).

Esse contexto refletiu quase que imediatamente na cidade de Rio Grande, tendo como consequência o desmantelamento da indústria naval, dado o suposto envolvimento de suas operadoras com o esquema de propinas com a sua empregadora: a Petrobras. Ademais, nossa pesquisa foi desenvolvida justamente nesta fase de crise e declínio, portanto nosso objeto e nossas questões iniciais relativas ao tema do trabalho, desenvolvimento e Polo Naval, também foram afetados pelas transformações neste contexto mais amplo. A realidade

---

<sup>71</sup> Apesar dos efeitos claros das políticas do governo Temer, que aprofundam a recessão, os da Lava Jato são ainda mais perversos. “A recessão elimina empregos, mas a empresa permanece. Havendo recuperação, o emprego volta. No caso da Lava Jato, é quase uma perda permanente”, aponta o economista e professor da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) Marcio Pochmann. A forma pela qual se deu a operação comandada em Curitiba não foi de investigar e apurar ilegalidades cometidas por diretorias de empresas e puni-las “na forma da lei”, como aconteceu em vários países desenvolvidos. Entre outros exemplos, Pochmann cita o caso da Volkswagen alemã, na qual foi desbaratado um esquema de fraude em medição de emissões de poluentes. Autoridades e executivos são punidos, mas a empresa fica de pé. No Brasil, com os benefícios das delações premiadas, ocorre o contrário. A Lava Jato destruiu enorme capacidade de investimento das empresas e empreiteiras brasileiras (MARETTI, 29/07/2017).

empírica dessa indústria nos levou, portanto, a identificar e analisar a sua implantação e auge e em seguida a sua derrocada. Do ponto de vista do tempo histórico, isto aconteceu em um lapso temporal muito curto, talvez sem igual na história dessa indústria, por exemplo, desde a instalação da indústria naval mediante programas do Governo Federal, em termos de emprego, ela partiu de 1.430 postos de trabalho no ano de 1960 e se manteve num movimento crescente, tanto que dez anos depois registrava 18.000 empregados passando a atingir, em 1979, 39.155 empregos, seu máximo. Podemos depreender que a antiga indústria naval brasileira teve praticamente 30 anos, entre sua fase de implantação e maturação, até chegar sua crise em meados da década de 1980. A indústria naval nova (Século XXI) operou cerca de onze anos no Brasil e empregou, no seu ápice em todo país, diferentemente da antiga indústria naval que concentrava seus estaleiros, 82.472 trabalhadores em 2014.

Do período da instalação do Polo até o seu ápice em 2013, por exemplo, temos uma reorganização do movimento sindical, principalmente a partir de 2011, e por conseguinte assistimos uma série de lutas por parte dos trabalhadores organizados em torno desta representação em prol de seus direitos. Os trabalhadores eram numerosos, o que por si já garantia um forte poder quando da realização de paralisações, em torno de suas pautas reivindicatórias. Além disso, a indústria naval vivia um momento relativamente estável por todo o Brasil e pujante. Entretanto, a partir da deflagração da Operação Lava-Jato e da crise de governabilidade que se instalou com a reeleição da presidente Dilma Rousseff, além da conjuntura econômica externa, já no segundo semestre de 2014 impactaram o setor. E com o *impeachment* da presidente em 2016 houve uma reação em cadeia do desmonte da indústria naval que recentemente havia sido soerguida.

Nesse sentido, a pesquisa e o texto também intentam refletir e acompanhar as mudanças sobre o antes e o depois deste processo empírico, no que tange as transformações do trabalho no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande.

A análise sobre a região aqui estudada e que foi local de instalação dessa indústria naval nos levou a buscar entender a relação desse empreendimento com o debate que vigorava no Brasil, no período petista. O que representou para Rio Grande e para o Rio Grande do Sul a política econômica adotada pelo governo Lula? Como o tema do trabalho e do desenvolvimento regional se articulam nesse período, tomando como referência, a construção do Polo Naval? Vejamos no próximo capítulo, como é o trabalho realizado no Polo, como se configura e sob que condições são produzidas as plataformas e embarcações. Nesse contexto, nos coube analisar também como os trabalhadores organizados, a partir de seu sindicato,

agem e reagem às condições de trabalho no Polo. Enfim, como essa indústria impacta também no sindicato da categoria.

## **PARTE II**

### **OS TRABALHADORES E O TRABALHO NO POLO NAVAL E *OFFSHORE* DE RIO GRANDE/RS**

### 3. A FRAGMENTAÇÃO DA CADEIA PRODUTIVA E O TRABALHO NA INDÚSTRIA NAVAL DE RIO GRANDE

Neste capítulo observamos a fragmentação da cadeia produtiva assim como, a organização do processo de trabalho e suas características específicas, principalmente as mudanças observadas no período de crise.

Segundo Harvey (2000), transitamos de um regime de acumulação, de padrão fordista, para o regime de acumulação flexível. O padrão de contratação fordista, “embora não tenha se implantado igualmente em todos os países industrializados, tornou-se referência ao longo do século XX, como modelo mais adaptado à produção em massa e a esta nova fase do processo de acumulação capitalista” (RAMALHO, 2010, p. 88), passou a ser considerado o grande “vilão” e causador do desemprego, sofrendo ataques de diversas ordens (D’AVILA; BRIDI, 2015a). Em virtude da formação de cadeias produtivas que estão espalhadas pelo globo, no contexto da globalização, os locais e as regiões se transformaram em importantes “unidades de análise para estudos de desenvolvimento econômico” (RAMALHO, 2013, p. 10). A produção no setor aqui analisado, isto é, o trabalho no Polo Naval na cidade de Rio Grande/RS, apresenta essa configuração, de uma produção em rede, horizontalizada, flexível tanto no processo produtivo quanto nas formas de contratação do trabalho. Partimos do pressuposto teórico de que a reorganização da indústria naval ocorreu sob o padrão de acumulação flexível (HARVEY, 2000), baseada em cadeias produtivas, que tratam da dispersão geográfica da atividade econômica

Cadeia de valor é a gama completa de atividades econômicas que se sucedem e que adicionam valor ao produto a partir do trabalho feito sobre as matérias-primas ou combinado a elas vindo de processos anteriores [...]. Elas envolvem relações de poder entre os diversos agentes econômicos, implicando, portanto, sobretudo, uma relação social e não só uma relação técnica (KELLER, 2006, p. 53).

Essas cadeias globais de valor fragmentaram as etapas produtivas e exacerbam a concorrência baseada na oferta do menor custo (CARNEIRO, 2017). Para Carneiro (2017, p. 9), “a industrialização predominante da periferia capitalista, pelo menos desde os anos 1990, tem ocorrido por meio das chamadas *Global Value Chains* (GVCs)” - Cadeias Globais de Valor. Sendo assim, por meio do fracionamento dessas cadeias produtivas, os países centrais exportaram grande parte da produção para a periferia do sistema capitalista, onde o custo salarial é reduzido, principalmente na Ásia. Ao passo em que o centro de decisão e controle continuou centrado nos países de origem destas empresas, mas a construção das plataformas com mão de obra e tecnologia nacional tinha como objetivo ir na contramão disto, e de fato

no caso do Polo Naval o projeto de cada plataforma era comprado da Cosco e adaptado ao contexto do estaleiro, logo este centro de decisão, no caso em estudo, diz respeito ao fornecimento de projetos e não ao controle e decisão de como será executado, conforme será abordado na sequência.

Em termos de organização da produção, para Sennett (2006), se comparada às instituições rígidas e tradicionais, como as pirâmides, as novas instituições seriam semelhantes aos tocadores de mp3<sup>72</sup>. A flexibilidade é a característica chave neste novo contexto e a reengenharia foi implementada como uma necessidade a fim da empresa se adaptar. Camadas hierárquicas intermediárias foram eliminadas, através da terceirização de serviços e da redefinição de cargos para criar uma empresa menos vertical. A empresa encolheu o seu centro de poder, o qual passou a administrar e controlar toda a cadeia de produção. O contrato daqueles trabalhadores que permanecem na empresa também mudou, predominando o de tipo temporário. Essas modalidades visam o não pagamento de garantias, eximindo a responsabilidade do empregador e aumentando sua liberdade para contratar e demitir trabalhadores. Nesse sentido, de acordo com Sennett (2006, p. 13) “o indivíduo pode ser impelido a improvisar a narrativa de sua própria vida”, e mesmo a se virar sem um sentimento constante de si mesmo (D’AVILA, 2017).

O soerguimento da indústria naval no Brasil, portanto, se insere numa organização do processo de trabalho em rede, global, em que o fracionamento da produção entre países tornou-se a regra. Nos países detentores de poder financeiro e tecnológico, localizam-se os escritórios que administram suas empresas à distância, uma vez que estas estão espalhadas em países onde, geralmente, a mão de obra é mais barata e o poder de organização sindical é mais fraco ou embrionário. A particularidade desta reativação, se deveu ao fato de ser um investimento do Estado brasileiro, impulsionado pelo descobrimento da camada pré-sal, organizado pela Petrobras e sua subsidiária de logística, a Transpetro que pautaram a demanda do setor, realizando as licitações para as empreiteiras brasileiras participarem. Nesse caso, assim como já vimos no segundo capítulo, a Petrobras foi o instrumento da política de desenvolvimento tanto na antiga indústria naval (1960-1980), quanto na nova erigida a partir de meados de 2006, isto porque foi a principal armadora – responsável pelas encomendas de embarcações.

Quando observamos a cadeia produtiva nesse setor, identificamos que o projeto do navio-plataforma era comprado da Cosco – empresa chinesa –, o casco dos navios-plataforma

---

<sup>72</sup> Aparelhos que reproduzem músicas em formato digital (mp3).

já vinha convertido da China, Singapura ou da Coreia. Em determinado estaleiro realizava-se a construção dos módulos, em outro a integração dos mesmos, por vezes esse processo se dava no mesmo estaleiro, mas mesmo nestes casos a maioria dos módulos vinha de fora do país, e alguns eram fabricados no próprio estaleiro. Só no Rio Grande do Sul, por exemplo, houve a tentativa de estabelecer uma cadeia produtiva *offshore*: “aço e eletrônicos no eixo Porto Alegre, Vale dos Sinos, Serra Gaúcha, e Noroeste; equipamentos em Caxias do Sul; automação em São Leopoldo; módulos e grandes equipamentos na bacia-hidrográfica; estaleiros e EPcistas - contrato de construção de obras de grande porte (PINTO, 2002) - no Polo Naval do Rio Grande” (ALRS, 2011, p. 21). Entretanto, a mesma não logrou êxito durante muito tempo.

No estudo em tela, na maioria dos casos, a cada encomenda, isto é, a plataforma é dada por concluída em Rio Grande, mas seguia viagem para outro estaleiro brasileiro a fim de receber módulos, ou terminar outra etapa da produção, o que revela o fracionamento da cadeia produtiva. Em outras palavras, a característica da nova organização da produção de plataformas de petróleo é o fracionamento da cadeia produtiva que se dá em rede, entre países e entre regiões do Brasil, muito embora ainda opere por encomenda e tenha o índice de conteúdo local como base de cálculo para saber quanto de cada plataforma foi produzido no Brasil.

O primeiro contato com o Polo Naval, ocorreu na visita guiada, conforme descrita na seção metodológica. A partir dela, observamos os operários navais, denominados desde 1964 como metalúrgicos e metalúrgicas<sup>73</sup> (PESSANHA, 2012), trabalhando na solda, no esmerilho, as chapas de aço sendo movimentadas pelo operador de ponte rolante para as oficinas que montavam o bloco, ou pelo menos uma parte considerável do mesmo.

Conforme observamos na figura 13 o ambiente de trabalho é caracterizado por ser exposto ao sol, ao vento, a chuva e demais condições climáticas adversas. A única área do estaleiro que dispõe de certa proteção são as oficinas (ou “naves”) onde é realizado o trabalho de construção dos blocos, mas este foi um local no qual não fomos autorizados a registrar, mediante a fotografia, assim como o espaço confinado. Além disso, o ambiente de trabalho é marcado pelo barulho da obra, audível mesmo com o protetor auricular.

---

<sup>73</sup> “A partir de 1964, sucederam-se medidas que visavam desarticular inteiramente o movimento operário e sindical, desmontando a sua organização enquanto operários navais e marítimos, e esvaziando definitivamente a sua força política tantas vezes demonstrada. Em julho de 1964, o Ministério do Trabalho alterou o enquadramento sindical dos operários da construção naval, transferindo-os para a categoria profissional de “metalúrgicos”. Como “operários navais” continuariam apenas os que trabalhavam “embarcados”, ou seja, os empregados em empresas de navegação - e nos seus estaleiros de reparos” (PESSANHA, 2012, p. 67).



FIGURA 13 - P-67 SENDO CONSTRUÍDA DENTRO DO DIQUE-SECO



Fonte: Prof. Dr. Francisco Vargas – acervo pessoal – 11/11/2014.

A fragmentação da cadeia produtiva começa desde a compra do projeto da plataforma, que é adaptado para a realidade do estaleiro, gera muito mais trabalho o que põe em xeque a redução de custos via compra do projeto de outro país. Silvano, o estagiário, por nós entrevistado, do setor de projeto e planejamento, explicou que tem um projeto padrão o qual foi comprado da Cosco, mas este projeto padrão vem com muitas falhas, às quais atribuiu a possível falta de tempo, de controle e até mesmo ao tamanho do projeto. “Então, ele é padrão para todas as plataformas da P-66 até a P-72 só que nenhuma delas é exatamente igual tipo, ah o cara está fazendo a P-66, por exemplo, aí o pessoal não tinha chapa de 12mm, só tinha de 15mm e aí pô, vai parar a produção?” (Silvano - Estagiário do setor de projeto e planejamento, Rio Grande, 30 de janeiro de 2016). Por sua vez, o engenheiro de estrutura, o responsável, avalia se é seguro utilizar a chapa disponível. Para o entrevistado isto significa que gerará mais gastos, ficará mais pesada, mas se o engenheiro considera seguro, ele autoriza o uso da chapa de 15mm para não parar a produtividade e poder gerar a medição do bloco que resulta em pagamento para a empresa contratada, referida por Augusto, o operador de ponte rolante, como podemos acompanhar no trecho da entrevista a seguir, no qual o entrevistado explica que cada bloco pronto representa um valor “x”, medido pelo “pessoal da dimensão” que realiza a topografia, isto é, mede-se cada bloco, pois segundo o entrevistado a empresa recebe por tonelada.

[...] cada bloco pronto é um valor "x", ó tem dois blocos a topografia foi lá e mediu, entra o dinheiro. E quando ela pega a plataforma o primeiro bloco que a empresa faz, o primeiro bloco que entrega para Petrobras pronto é recebido um dinheiro,

recebe um valor equivalente 60% da plataforma [o primeiro bloco já é como se fosse um sinal], é o menor bloco da plataforma esse quando tu fizeste ele.

- **Pesquisadora:** e esse menor bloco, qual é a dimensão dele, tu sabes?

**Entrevistado:** Ah é um bloco de, talvez não chegue a 200 toneladas, o menor e aí quando tu entregas esse bloco na mão da Petrobras, a Petrobras já encaminha. Esses dias, veio da Holanda que é uma empresa lá, que já encaminha para liberar os 60% do dinheiro da plataforma. Então o que acontece? Como é muito dinheiro por isso que hoje a empresa enfrenta essa crise, que é era muito dinheiro entrando e não souberam administrar, aí depois que foi acordado lá que estão mudando a administração, se tivessem administrando como estão hoje talvez fosse hoje o maior empreendimento do Brasil (Augusto - Operador de ponte rolante, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016).

O trabalhador ao mesmo tempo em que descreve o trabalho, os valores monetários envolvidos, avalia os problemas, sinalizando o envolvimento com a empresa que trabalha. Como já apontamos no segundo capítulo, identificamos dois períodos distintos do Polo, da sua implantação, auge e crise. A crise que se estabeleceu no Polo a partir de 2015, pelas diversas razões já apontadas (“Lava Jato”, mudança política, etc.) refletiu de modo direto na própria atividade produtiva, como informa nosso entrevistado, Augusto, que apresenta a sua justificativa para a crise. Ele demarca uma diferença em termos de administração até 2015, pois após este ano começou uma preocupação com relação aos custos de produção. Esse relato vai ao encontro do anterior, isto é, adapta-se a produção e o projeto para não interromper o processo de produção e para que seja gerado um bloco, ou megabloco a fim de que seja medido pela topografia e o montante liberado, tendo em vista a preocupação com a diminuição dos custos.

### 3.1 SOBRE A DIVISÃO DO TRABALHO NO POLO

De acordo com os trabalhadores entrevistados, o seu dia a dia de trabalho apresenta uma certa rotina. Logo pela manhã, quando chegam ao estaleiro, os trabalhadores se dirigem para o refeitório onde realizam o desjejum, e depois participam do Diálogo Diário de Segurança (DDS). Neste diálogo, conduzido pelo encarregado, são repassadas as instruções de segurança no trabalho para evitar acidentes e o cronograma do dia de trabalho para o qual é assinada a permissão de trabalho (PT). Esta permissão de trabalho deve acompanhar as equipes, pois nela constam as atividades pré designadas para o dia de trabalho e devido à possível inspeção do técnico de segurança. Além disso, os trabalhadores realizam uma ginástica laboral. Em seguida, direcionam-se para a inspeção de seu equipamento, cada um

faz a sua parte, de acordo com um “*check list*” prévio e relata possíveis problemas da roupa, do capacete, das luvas ou dos óculos ao encarregado.

Cléber o encarregado do setor de sub montagem e estruturas elétricas, por exemplo, relatou que faz o *check list* antes do DDS, pois tem uma série de documentos que deve levar e tem os documentos que ele elabora, que são a base do Diálogo Diário de Segurança (DDS). Durante o dia, em tempos de pico de atividade ele argumentou que “eu me visto de couro também, boto, soldo, corto”, mas no dia a dia ele realiza a fiscalização do trabalho e “passa pagando peça”, que seria um controle de peças demandadas pelos trabalhadores. Segundo afirmado por Antunes (2011), Harvey (2000) e Linhart (2000) a individualização das relações de trabalho implica na maior responsabilização dos trabalhadores com relação a qualidade do produto final, isso é um problema porque “os assalariados não mais encontram com frequência dentro da organização de trabalho em que se encontram: os recursos necessários para se defrontar, com boas condições, as responsabilidades que lhe são impostas” (LINHART, 2000, p. 18). No caso do Polo Naval o controle acontece diariamente, já no início do dia do trabalho, quando as normas de segurança (que a nosso ver, engloba qualidade também) são tratados. Assim, conforme Linhart (2000, p. 18) “a prescrição está sempre presente”, mas ela aparece de outra forma e requer mobilizações de cunho mais qualitativo.

Passado este procedimento de chegada ao trabalho e que demonstra o papel do encarregado, pode-se dizer que os setores de engenharia e de delineamento são “a cabeça do estaleiro”, “às vezes o cara está lá soldando e ele tem dúvida. Ele vai lá e fala com algum projetista para fazer certo e não ter que refazer depois” (Silvano - Estagiário do setor de projeto e planejamento, Rio Grande, 30 de janeiro de 2016). O trabalho do estagiário consiste em revisar os projetos, porque há metas e etapas. Por exemplo, ao término da P-66 prosseguiram para a P-67, mas às vezes ao corrigir o projeto de uma plataforma encontravam erros de outra, Silvano justifica que “alguma coisinha passa sempre, porque é muito grande, tu já viste um projeto de um apartamento assim, imagina de um navio! São milhares de cortes, de seções, de cavernas, são *decks*” (Silvano - Estagiário do setor de projeto e planejamento, Rio Grande, 30 de janeiro de 2016). Se há a fragmentação da cadeia produtiva, o processo de trabalho tem características próprias. Conforme depreendemos do relato, a correção do trabalho é feita pelo trabalhador, mas ele precisa consultar seu encarregado e o setor de projetos para realizar a adaptação na plataforma e atualizar seu projeto. Percebemos, portanto, elementos híbridos: um elemento característico do modelo toyotista - a correção do trabalho

no decorrer da obra - e uma característica do taylorismo-fordismo: a consulta ao superior hierárquico para tanto.

Em relação ao processo de divisão do trabalho, no Polo, segundo Augusto (operador de ponte rolante) o processo de montagem dos megablocos começa pela movimentação das chapas de aço. Essas chapas de aço passam para outro setor onde recebem uma tinta anticorrosiva, uma espécie de pintura realizada por uma máquina. No setor seguinte recebe o plano de corte prévio, através de um braço mecânico, este processo é realizado em uma “nave” que são as oficinas, e é realizado pelo engenheiro projetista.

[...] é o plano dela, cada chapa tem a PP que chama, é uma identidade então nela já está no programa lá o plano de corte dela, se ela vai ter um buraco, se vai ser soldada, uma chapa em cima. Ela vai suja, sai jatiada e pintada quando ela sai lá na outra ponta, vai entrar na oficina do lado aqui. Aí ela entra numa máquina que o computador vai riscar. Ela que vai dizer aonde que, se ela vai levar um buraco, se vai ser soldada assim (vertical) ou assim (horizontal), para a linha de montagem (Augusto - Operador de ponte rolante, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016).

Se tiver que cortar alguma coisa, a chapa de aço passa para outra esteira, o *outfitting* - setor responsável pelo acabamento – o qual determina como é que serão cortadas as chapas, “tem que ter o melhor aproveitamento daquela chapa, antes isso era feito manualmente no AutoCAD<sup>74</sup> e agora tem um programa que faz isso, para ter o mínimo de desperdício possível” (Silvano - Estagiário do setor de projeto e planejamento, Rio Grande, 30 de janeiro de 2016). Da oficina ou “nave” já sai outra chapa soldada nela, a “painelização” (quando é mais de uma chapa junto) é realizada no setor de submontagem, onde os blocos começam a serem “pontilhados”, denominado como montagem de perfil, onde os blocos são erigidos originalmente. A submontagem alinhava os blocos e o setor da montagem realiza a solda. Notamos, a partir do relato dos entrevistados, que há uma preocupação crescente em todos os setores para evitar desperdício e eliminar custos, esta é uma tendência que se acentua no ano de 2015.

A plataforma é montada como se fosse um lego gigante, tem vários blocos – em média, duzentos e oitenta -, desde os pequenos até os megablocos e eles são soldados um a um e o pórtico gigante move todos os blocos e os leva para dentro do dique-seco. Conforme Otto, o montador de andaime 1, o pórtico com a maior capacidade de içamento pega os megablocos, já com as peças no lugar, com as escadas e acessos, e coloca em cima do casco

<sup>74</sup> AutoCAD é um *software* do tipo CAD — *computer aided design* ou desenho auxiliado por computador - criado e comercializado pela *Autodesk, Inc.* desde 1982. É utilizado principalmente para a elaboração de peças de desenho técnico em duas dimensões (2D) e para criação de modelos tridimensionais (3D). Além dos desenhos técnicos, o *software* vem disponibilizando, em suas versões mais recentes, vários recursos para visualização em diversos formatos. É amplamente utilizado em arquitetura, design de interiores, engenharia civil, engenharia mecânica, engenharia geográfica, engenharia elétrica e em vários outros ramos da indústria. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/AutoCAD> Acesso em: 14 de abr. 2017.

do navio e aos poucos o casco vai sendo edificado em mega blocos, “porque antes era só bloco por bloco, e agora eles juntam uns quatro blocos um do lado do outro e já levam inteiro lá, é mais rápido e já estão botando as escadas tudo antes né, não picotando e botando lá dentro, eles já estão lançando antes, estão mais atentos” (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016).

É que na verdade é muito subdivido né, eu mesmo não faço a mínima ideia do que que o pessoal da tubulação faz, eu só sei que tem o furo tal que é pra passar a tubulação, mas na verdade deveria ter uma integração maior assim. É, eu não saberia te dizer assim é bem complexo, e é essa fragmentação é ruim até pra quem trabalha, eu mesmo eu tento entender tudo assim ou talvez entender, porque que tem esse furo aqui? Ah porque vai passar o tubo tal do *pipe rack*, ah vai passar não sei o que lá, todos os termos são cunhados em inglês né, e só que com certeza a maioria das pessoas não têm nem a mínima noção. Faz ali a sua parte e deu, tipo robô, tipo Chaplin. Às vezes me dá um pouco de medo de entrar assim e ver aquela galera toda entrando e aí sai todo mundo junto, pega o ônibus e fica esperando na fila, que troço estranho isso, parece programado (Silvano - Estagiário do setor de projeto e planejamento, Rio Grande, 30 de janeiro de 2016).

A fragmentação do processo produtivo aparece claramente no contraste entre as falas de Otto e Silvano. Para Silvano, a fragmentação está clara, pois ao separar a concepção e a execução os trabalhadores perdem a noção do todo, enfim, do resultado de sua parte do trabalho que resulta na plataforma. Segundo Marx (2013), é através do trabalho que o homem se distingue dos animais:

[...] uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e a abelha supera mais de um arquiteto ao construir sua colmeia. Mas o que distingue o pior arquiteto da melhor abelha é que ele figura na mente sua construção antes de transformá-la em realidade. No fim do processo de trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador (MARX, 2013, pp. 211-212).

Braverman (1987) destaca que para Marx “o trabalho é uma capacidade inseparável do ser humano”, e nas sociedades capitalistas “na troca, o trabalhador não entrega ao capitalista a sua capacidade para o trabalho” (BRAVERMAN, 1987, p. 56). A força de trabalho é distinguida, não pela capacidade de produzir excedente, mas sim por ter um caráter inteligente proposital, que lhe permite adaptar-se infinitamente, “e que produz as condições sociais e culturais para ampliar sua própria produtividade, de modo que seu produto excedente pode ser continuamente ampliado” [...] essa é base através da qual o capitalista amplia continuamente o capital” (BRAVERMAN, 1987, p. 58). Por conseguinte, a compra da força de trabalho significa uma aquisição de qualidade e quantidade indeterminadas, e com potencial infinito (BRAVERMAN, 1987, p. 58). O trabalhador é livre, mas tem que vender



sua força de trabalho e ao fazê-lo ele também “entrega seu interesse no trabalho, que foi agora “alienado”, pois o processo de trabalho é de responsabilidade do capitalista” (BRAVERMAN, 1987, p. 59). Contudo, no excerto acima que reproduz a fala do entrevistado, percebemos que além de criticar a parcelização do trabalho, Silvano justifica seu raciocínio com o filme clássico “Tempos Modernos” (Charles Chaplin) para respaldar seu argumento e o sentimento de perda de entendimento de todo o processo de trabalho.

Trata-se de um verdadeiro mosaico de atividades que desencadeiam, no final, a montagem das plataformas contratadas. Nesse sentido, tem diferenças importantes quando comparadas ao trabalho de outras mercadorias. A complexidade do trabalho que envolve a montagem de plataformas não permite a disposição de grande número de trabalhadores em uma linha de montagem em que cada posto é predefinido, mas eles atuam em equipe com a socialização do ritmo de trabalho, muito embora estes realizem um trabalho repetitivo e monótono. Apenas consideramos que tem uma “natureza” diferente daquela, por exemplo, da produção de automóveis ou do trabalho num frigorífico, no qual o trabalhador ou a trabalhadora passam semanas, meses, anos, realizando a mesma tarefa, como afirmamos anteriormente. O tempo e o ritmo são mais amplos, não é socializado para além da equipe de trabalho, o que impede uma rotinização do trabalho tal como o da produção de outras mercadorias.

Conforme dito anteriormente, a montagem de uma plataforma, é um trabalho complexo, podendo ser descrita como se fosse um lego gigante em que as chapas de aço são soldadas uma a uma até formarem blocos e depois megabloques que são levados para dentro do navio-plataforma. A partir de então, desde o momento em que o megabloco é colocado no navio-plataforma começa a receber outros tipos de tratamento e instalação, desde a parte elétrica, o encanamento, as escadarias, a pintura, entre outras. Todo este trabalho leva em torno de dois anos a dois anos e meio para ser feito, até que a plataforma esteja pronta para ser lançada ao mar. E por isso, à primeira vista, a produção pode parecer confusa, pois inúmeras tarefas são desempenhadas simultaneamente, desde o trabalho nas oficinas, no espaço confinado, e até dentro do dique seco na plataforma. O local é cheio de material e de peças enormes, onde havia trabalhadores com guindastes, e onde as chapas de aço já tinham sido soldadas (cada uma tem quatro “colunas” de aço) e estavam empilhadas. Havia muito movimento de trabalhadores caminhando, levando e trazendo objetos, sobretudo porque na época da visita o estaleiro estava sendo pavimentado, mediante ruas que possibilitavam a melhoria do trânsito dentro da área de produção. Isto é, o estaleiro é marcado por atividades

de produção que são realizadas simultaneamente e requerem um volume significativo de trabalhadores com vínculos diversos para tanto.

Observamos essa modelagem ao passar ao lado da montagem dos blocos, onde havia bastante movimentação de montadores de andaime e diversos trabalhadores com uniformes que variavam a cor, de acordo com a empresa que pertenciam e que se mesclavam com os trabalhadores diretos, também identificados por um uniforme de cor específica. Assim, pelas cores dos uniformes, identificamos os tipos de vínculos de trabalho dentro da área de produção. Isto é, havia cinco tipos de empresas diferentes atuando no Polo. Os trabalhadores com uniforme laranja trabalham na Petrobras, os de uniforme vermelho são os responsáveis pelas obras de pavimentação, os de azul são terceirizados, o pessoal de uniforme com uma cor verde oliva são da empresa e os funcionários que vestem branco ou são da saúde (a estrutura também comporta uma enfermaria) ou que atendem na recepção, ou ainda servem café também. No entanto, nossos entrevistados compreendem os trabalhadores que possuem vínculo direto com a empresa operadora do estaleiro e que atuam em diferentes setores.

Assim, embora haja este aparente embaralhamento de trabalhadores a produção de uma plataforma de petróleo possui etapas bem definidas. Já os trabalhadores na construção naval dividem-se em cinco fases de produção. Segundo Guedes de Jesus (2013), cada uma destas etapas demanda um trabalhador específico com formação adequada. Desse modo, seguindo o critério estabelecido, partimos do pressuposto das cinco fases que engloba o processo da construção naval e dos profissionais requeridos, conforme o quadro abaixo: concepção do projeto (1), compras (2), construção dos blocos (3), montagem dos blocos (4) e acabamento (*outfitting*) (5).

Acompanhemos no quadro as fases de produção da indústria naval, os profissionais responsáveis para cada uma delas e o perfil da qualificação requerida.

QUADRO 4- FASES DE PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E PROFISSIONAIS

Fases		Profissionais
1	Projeto	Engenheiros navais projetistas e técnicos em operação de sistemas computadorizados tipo CAD-CAM para detalhamento das plantas.
2	Compras	Pessoal especializado em compras e cadeias de suprimento, com capacidade de negociação e compreensão sobre o material necessário.
3	Construção dos blocos	Operários metalúrgicos navais qualificados, com experiência ou formação em cursos como os do SENAI, e soldadores com diversos níveis de qualificação. Alguns estaleiros têm sistemas próprios de treinamento e aperfeiçoamento; coordenados por mestre e engenheiro naval.
4	Montagem dos blocos	Metalúrgicos navais, qualificados e experientes, coordenados por mestres e engenheiros navais. Nesta etapa já começam a ser instalados



		diversos sistemas, como motores, sistemas de tubulação de água e vapor, cabos de energia elétrica, etc. Soldadores com diversas especializações são utilizados.
5	Acabamento <sup>75</sup> ( <i>Outfitting</i> )	Metalúrgicos navais coordenados por engenheiros navais e mestres. Nessa etapa são utilizados técnicos e operários de outras especializações, além de soldadores, como eletricitas, carpinteiros, especialistas em bombas e motores, integradores de sistemas e equipes fornecidas pelos vendedores de sistemas.

Fonte: Sinaval (2010 *apud* GUEDES DE JESUS, 2013).

Ou seja, como se pode visualizar no quadro, o trabalho no Polo envolve diversas etapas e profissionais. A montagem de uma plataforma, conforme os entrevistados, é um trabalho complexo, é descrita como se fosse um lego gigante. E assim é feito com cada megabloco, o qual desde o momento que é colocado no navio-plataforma começa a receber outros tipos de tratamento e instalação, desde a parte elétrica, o encanamento, as escadarias, a pintura, entre outras. Todo este trabalho leva em torno de dois anos a dois anos e meio para ser feito, até que a plataforma esteja pronta para ser lançada ao mar.

Para cada fase de produção, que não ocorre separadamente, mas inclusive no caso estudado simultaneamente, existem os trabalhadores específicos conforme o quadro 4 - exposto anteriormente - sobre as fases e os respectivos profissionais demandados. Uma fala que explicita o compartilhamento do espaço na mesma área de produção é de Augusto, que considera o diálogo entre os trabalhadores de setores diferentes, fundamental para a própria segurança e saúde a longo prazo. Numa “caverna” (bloco), às vezes tem quarenta pessoas trabalhando “tem um ali ponteando aqui, outro esmerilhando aqui, outro soldando, outro com o pórtico em cima com uma coisa içada soldando aqui, outro soldando, outro furando”. Portanto, a necessidade que o próprio trabalhador controle a sua equipe de trabalho e supervisione os colegas, se responsabilizando pelo grupo é evidente. Dessa forma, uma característica do toyotismo é exemplificada no caso concreto, pois para o entrevistado é algo que exige muita coordenação, e colaboração do trabalhador para executar o que foi combinado de forma que o acidente seja evitado.

[...] tem que estar um de olho no outro para saber, para ninguém se machucar. Se o cara está soldando aqui tu não vais trabalhar, tu que não é soldadora tu tens teu EPI, mas não próprio para solda, de frente para ele, vais ter que entrar num diálogo com ele, tu vais soldar aqui? Então bota teu corpo na frente, com couro, que eu vou trabalhar aqui senão vai me prejudicar a visão. Vai soldar uma borboleta, um calço

<sup>75</sup> “Na construção naval costumam-se chamar de *outfitting* todos os elementos de uma embarcação que não fazem parte da estrutura do casco. Incluem-se nesse grupo acessórios de casco e de convés, máquinas e equipamentos, cabos e calhas elétricos, de instrumentação e Telecom, HVAC, tubulações e acessórios de tubulação (MARINS, 2009 *apud* GUEDES DE JESUS, 2013, p. 111)”.

lá em cima né, não vai deixar um cara ficar embaixo esmerilhando porque pode escapar (Augusto - Operador de Ponte Rolante, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016).

Segundo Amanda, por exemplo, em espaço fechado que é o espaço confinado, trabalhavam vários setores tais como: andaime, solda e montagem de estrutura. Ela questionou: “imagina esses três trabalhando juntos? A solda poluindo tudo com aquela fumaça, vai ter que ter máscara porque o andaime não usa máscara então a gente fica contaminado muito rapidamente”. Quando entrou no Polo a entrevistada era ajudante e durante dois meses ficou responsável pela entrada e saída de trabalhadores no espaço confinado, ela relatou que não sabia como era lá dentro, pois só quem tinha uma determinada autorização entrava. Segundo Telles (1982) o trabalho em espaços fechados, com controle da circulação de pessoas é uma característica do taylorismo-fordismo, que no caso do espaço confinado está presente no Polo.

Nas atividades produtivas do Polo, portanto, o trabalho é realizado por trabalhadores de diferentes setores em um mesmo espaço, porque cada posto é bem definido e cada máquina serve para um propósito único – como no fordismo –, e as tarefas são predeterminadas e rígidas, embora haja uma linha de montagem e o trabalho seja realizado em equipe (como no toyotismo). Mas cada atividade exige um saber e uma forma de realização que implica em permanente diálogo entre eles, para execução das tarefas de modo seguro. Se no fordismo a divisão social e técnica do trabalho era baseada na cadeia de montagem (NEFFA, 1989 *apud* HOLZMANN, 2011), no Polo Naval o que temos são múltiplas cadeias de montagem que ocorrem simultaneamente. Vejamos como se apresentam as cadeias de montagem:

FIGURA 14 – CADEIA DE MONTAGEM DA PLATAFORMA – ESQUEMA GERAL



Fonte: Portos e Mercados. 8 de ago. 2017. Adaptado pela autora.

Com o fito de ilustrarmos ao leitor como está organizada a área de produção de uma plataforma de petróleo enumeramos na figura 14, de maneira geral, as etapas de produção no Estaleiro Rio Grande. Nesse sentido, ao acompanharmos da direita para a esquerda, observamos que há um estoque de chapas de aço (1), as quais são movimentadas pela ponte rolante (3), enviadas para as “naves” ou oficinas (4), retornando ao pátio na forma de perfis (2). Dentro do dique-seco encontramos o andaime, que possibilita a subida e descida de trabalhadores (5) até a plataforma propriamente dita (6).

Entretanto para captarmos o processo de produção, que inicia com a compra do projeto e suas adaptações, demonstramos sinteticamente algumas dessas fases que se interconectam.

FIGURA 15 – ETAPAS DE PRODUÇÃO NO ESTALEIRO RIO GRANDE



Fonte: Vídeo Petrobras: Replicantes maio/2014 e acervo pessoal de alguns entrevistados. Elaboração da autora.

Na primeira figura – da esquerda para direita - temos os projetos comprados da P-66 até a P-72, a segunda foto demonstra o transporte das chapas de aço que seguem até a ponte rolante – terceira foto – para serem tratadas e enviadas a oficina, na qual é realizado o corte das chapas para formação dos painéis. Essas chapas de aço seguem para a próxima linha de montagem, conforme elucidado pela quinta figura, na qual é realizado a união das mesmas através do processo de soldagem. Na sexta fotografia vimos a movimentação de módulos que



serão acoplados em cima da plataforma. Na figura a seguir, observamos as etapas de montagem de uma plataforma.

FIGURA 16 – ETAPAS DE PRODUÇÃO E MONTAGEM DA PLATAFORMA NO ESTALEIRO RIO GRANDE



Fonte: Vídeo Petrobras: Replicantes maio/2014 e acervo pessoal de alguns entrevistados. Elaboração da autora.

Na primeira foto – da esquerda para direita – vimos um megabloco já formado e a caverna no seu interior; a segunda foto representa a estrutura prévia onde esses megablocos foram montados. Na terceira foto, temos o interior do navio-plataforma com o início da montagem de algumas estruturas, na quarta foto observamos a movimentação de um bloco já soldado pelos trabalhadores e na quinta foto vemos a inserção desse bloco no megabloco, bem como os andaimes que possibilitam a subida e descida dos trabalhadores da plataforma, bem como o transporte de materiais, por fim temos as estruturas montadas dentro da plataforma. Desde sequência resumida das fases de produção, que obedecem às seguintes etapas: a) projeto; b) recebimento e estocagem de chapas; c) risco e corte das chapas; d) fabricação de painéis; e) construção dos blocos; f) edificação do casco [...]” (PESSANHA, 2012, p. 83). obtém-se o navio-plataforma, conforme figura abaixo:

FIGURA 17 - P-66 DO LADO DE FORA DO ERG 2, AGUARDANDO PARA SER REBOCADA



Fonte: Prof. Dr. Francisco Vargas – acervo pessoal – 11/11/2014.

Observamos, assim, que se trata de um trabalho com elementos que também o distinguem do taylorismo-fordismo, pois há características do toyotismo. É sobre esta questão que nos debruçamos no item a seguir, na caracterização e interpretação do hibridismo entre esses paradigmas de organização do trabalho no Polo.

### 3.2 DESCORTINANDO A ORGANIZAÇÃO DO PROCESSO PRODUTIVO A PARTIR DOS PARADIGMAS DE PRODUÇÃO: TAYLORISTA-FORDISTA E TOYOTISTA

Se a organização da cadeia produtiva ocorre de maneira fragmentada, a organização do processo de trabalho possui características específicas. Assim, antes de apresentar as particularidades observadas vamos distinguir entre os elementos presentes no padrão histórico de organização do processo de trabalho na indústria naval brasileira, bem como o processo de incorporação do paradigma flexível a partir de meados da década de 1970, principalmente nos Estaleiros do Rio de Janeiro. No quadro que segue, elucidamos o que podemos considerar o padrão desta indústria no Brasil, assim como as mudanças introduzidas e o que verificamos em termos de especificidade no caso de nosso estudo.

QUADRO 5 – O PADRÃO HISTÓRICO DE ORGANIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL E O PROCESSO DE INCORPORAÇÃO DO PARADIGMA FLEXÍVEL

<b>Padrão histórico</b>	<b>Paradigma flexível: alterações produzidas pós-64</b>	<b>Novidades na década de 2000</b>
Formação mais lenta, geralmente durante a obra	1967-1970: Introdução das escolas da empresa e formação pelo SENAI. Super qualificação de técnicos dos setores ligados a preparação do trabalho	Formação nas escolas do Estaleiro e no SENAI
Produção se dava no estaleiro e maneira dispersa		Fragmentação da produção entre países e estados.
Trabalhadores especializados em equipes/ usando ferramentas ou máquinas	Desqualificação dos trabalhadores especializados	Trabalhadores qualificados e experientes desempenhando uma tarefa
Mestres e/ou contramestres controlavam a produção, detinham mais poder sobre o processo de trabalho. Autonomia e qualificação dos trabalhadores que definiam o tempo-padrão das tarefas e a forma de executá-las	Controle da produção ligada à gerência da empresa. Intensificação do ritmo de trabalho.	Processo de trabalho controlado pelos encarregados e líderes. Ritmo ditado, mas negociado de acordo com os trabalhadores
Dique concentrava grande parte dos trabalhadores	1980: Dispersão das equipes por oficinas, pátios, diques e cais. Fabricação de peças ou blocos realizados nas oficinas ou pátios e transportadas por guindaste até o dique.	Trabalhadores concentrados em seu posto correspondente. Inserção de Tecnologia, máquinas operadas com painel digital.
Rotatividade elevada	A rotatividade impediu em parte, a introdução e progressiva adaptação técnica e organizacional	Rotatividade elevada
Cada equipe com tarefas definidas	Redução de equipes e acúmulo de tarefas antes desempenhadas pelos auxiliares e aprendizes	Equipes com no máximo seis trabalhadores, tarefas bem definidas, individualizadas e o controle exercido pelos próprios colegas de equipe; acúmulo de funções, no caso do líder.

Estabilidade	Introdução do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e retirada da estabilidade profissional	Contrato temporário predominante
Risco e corte das chapas apenas era feito por maçariqueiro; chapeadores que operavam máquinas.		Evitar os desperdícios de material, tempo: risco e corte feito por um braço mecânico

Fonte: Elaboração própria a partir de Pessanha (2012).

Segundo Pessanha (2012), a Inglaterra deteve até a década de 1950 sua posição hegemônica mundial no ramo da indústria naval, os estudos com base nessa indústria ressaltam seu caráter de “*craft industry*” do setor, a que corresponderiam igualmente a *craft technology* e a *craft administration* - definidas por oposição a todas as tentativas de ampliar demasiadamente a mecanização, banalizar e simplificar operações e tarefas, e ‘racionalizar’ totalmente o processo de trabalho (VEIGA, 1984 *apud* PESSANHA, 2012, p. 81). Desse modo, esses estudos apontam para um caráter “artesanal” da indústria, da tecnologia e da administração, os quais seriam impeditivos de uma maior inserção da tecnologia nos processos, assim como, de racionalizar o trabalho por não permitirem a banalização de operações e tarefas. Ou seja, podemos depreender com base no quadro acima que, essas características fazem parte da antiga indústria naval brasileira (1960-1980) centrada no Rio de Janeiro, na qual os trabalhadores possuíam maior autonomia, adquiriam a formação com a experiência durante à obra, junto aos trabalhadores mais velhos, e o ritmo do trabalho dependia mais dos trabalhadores do que propriamente das máquinas. Cada trabalhador era especializado na sua tarefa, não acumulava funções. Era um trabalho que contava com máquinas, tais como guindastes, entre outros, mas suas atividades eram marcadas pelo trabalho humano, devido em parte a carência de inovações tecnológicas e pela impossibilidade de ditar um ritmo de produção único, mesmo os trabalhadores tendo sua equipe faziam o trabalho no seu tempo.

Para Pessanha (2012), com o processo de implantação das inovações tecnológicas e organizacionais a partir da década de 1970, os trabalhadores deixaram de desempenhar suas tarefas no dique para trabalharem mais concentrados em locais específicos, como as oficinas e pátios nos quais eram fabricados blocos ou peças que só depois eram movimentadas, através de guindastes até o dique. Podemos observar que, a partir de então houve um maior processo de racionalização da produção, na medida em que o processo de trabalho foi reorganizado, por



consequente os trabalhadores perderam o poder de autonomia em relação ao ritmo de trabalho empregado e no modo de desempenhá-lo, uma vez que a gerência assumiu esse papel de controle e intensificou o ritmo de trabalho. A formação passou a se dar na própria empresa, mediante suas “Escolas” ou através do SENAI, houve o investimento em qualificação de técnicos que eram responsáveis pela preparação para o trabalho, mas os trabalhadores especializados passaram por um processo de desqualificação, na medida em que houve a redução das equipes e estes começaram a acumular tarefas que antes dividiam entre os aprendizes e auxiliares. O fator impeditivo para que este processo tomasse mais corpo, foi a alta rotatividade do setor já que com a entrada e saída de trabalhadores ficava mais difícil a introdução dessas mudanças técnicas e organizacionais e a garantia de sua continuidade. A criação do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) em 1966, consistiu no pilar de desmonte da estabilidade dos trabalhadores e, assim, é um instrumento que possibilita a rotatividade. Temos, assim, o começo da implantação dos preceitos toyotistas na indústria naval.

Na primeira década dos anos 2000, a reativação da indústria naval brasileira parte desta herança, para os lugares que já dispunham de tradição no ramo da construção naval, tais como o Rio de Janeiro, mas inclui elementos novos que, de certa forma, é o ponto em comum com os novos estaleiros criados de Norte a Sul do Brasil. A produção de um navio ou navio-plataforma não ocorre mais no mesmo local, mas sim entre países e estados, a eliminação dos custos com a produção são a tônica presente, a rotatividade continua sendo marcante nessa atividade e os contratos temporários tornaram-se a regra, evidenciando uma tendência de desregulamentação do trabalho já apontada por Antunes (2011). Os trabalhadores continuam sendo organizados em equipe, mas desempenham seu trabalho individualmente e até são responsáveis por controlar seus próprios colegas. Essa contextualização histórica nos permite observar qual é o padrão histórico, típico; o que foi incorporado e como na crise alteram-se estratégias, evidenciando alternâncias entre os dois modelos de organização do processo de trabalho, a saber, o taylorismo-fordismo e o toyotismo.

Em primeiro lugar constatamos que, em termos de organização do processo de trabalho, há um hibridismo entre o taylorismo-fordismo e o toyotismo onde podemos observar as permanências e supostas inovações em alternância. Embora nosso objetivo não consista em averiguar as variações assumidas pelos respectivos modelos de organização da produção e do processo de trabalho, argumentamos que o modo de organização da mesma nos auxilia a compreender algumas questões importantes, tais como se o hibridismo nos permite

argumentar que há a flexibilidade organizacional (KREIN, 2001), conforme exploraremos ao articular as interpretações teóricas com nossos dados.

Assim, desde que os trabalhadores foram unidos sob o mesmo teto na fábrica surgiu a necessidade do controle do processo de trabalho. Para Harvey (2000), Frederick Taylor baseou-se no princípio, já observado por Adam Smith em 1776 e por Charles Babbage em 1830<sup>76</sup>, sobre a parcelização do processo de trabalho que consistia em aumentar a produtividade decompondo o processo de trabalho, segundo padrões de tempo e movimento pré-estabelecidos (HARVEY, 2000, p. 121). O resultado da série de estudos de Taylor, que propunha uma organização científica do trabalho fora publicado num livro em 1911 o qual sugeria a separação entre concepção e execução, bem como a parcelização das tarefas<sup>77</sup>. Com isto o monopólio do conhecimento do processo produtivo e do trabalho passou para a gerência científica a qual, por sua vez, passou a exercer o controle sobre os operários; enquanto que a parcelização das tarefas aumentaria a destreza, intensificaria o ritmo de trabalho – produzido por peças - barateando o custo de cada trabalhador que passou a desempenhar no taylorismo-fordismo funções repetitivas que aumentam a produção. Estas características estão presentes no trabalho do Polo Naval e são reforçadas pela curva de aprendizado. O taylorismo dissociou as habilidades do trabalhador, estabeleceu padrões do saber-fazer que permitiam a qualquer um desempenhar qualquer função.

Os métodos de organização do trabalho generalizaram-se durante a década de 1920. Henry Ford aplicou os princípios de Taylor com o adicional da mecanização do processo produtivo, assim a esteira passou a ditar o ritmo do trabalho, tornando-o mais intenso. O fordismo, como fora cunhado pelos economistas, caracteriza-se por um regime de regulação produtiva (BIHR, 1998). Entretanto, Bihl (1998) realiza uma crítica a abordagem economicista que desconsidera a dimensão política, social e cultural ao explicar o regime fordista. Mais do que determinantes econômicos o autor argumenta que há determinantes ideológicos, pois considera que foi a luta de classes que levou ao fordismo. Corroborando com este argumento (LEITE, 1994), analisa que a partir de 1910 houve um crescimento dos sindicatos, a dinamização da vida sindical, ondas de greves; queixas dos empresários; e a busca de novos métodos de organização da produção e de gestão de mão-de-obra que solapassem a autonomia dos trabalhadores no desenvolvimento do seu trabalho.

---

<sup>76</sup> Segundo Braverman (1987), Babbage publicou o livro *On the Economy of Machinery and Manufactures*, no qual já propunha a divisão do trabalho mental e braçal, com o intuito de economizar tempo.

<sup>77</sup> “Originalmente, a subdivisão de tarefas tinha por principal objetivo a dominação dos trabalhadores. Uma vez instaurada, provocará uma especialização progressiva dos próprios meios de produção e favorecerá sua mecanização, sua automatização” (GORZ, 2007, 60-61).

Assim, o compromisso fordista, nos países desenvolvidos, se estabelece a partir da crise de 1929, quando se admite a intervenção do Estado na economia devido a incapacidade do capitalismo de superação da crise. A partir daí se constitui o compromisso fordista, no qual Estado, Empresas e Sindicatos passam a negociar (HARVEY, 2000; BRIDI, 2009). O *Welfare State* decorreu de uma crise do modelo econômico, social e político. O sindicato teve um papel importante, pois passou a ser por meio da negociação coletiva que ocorreu a mediação e resolução dos conflitos de classe, reconhecendo-se a legitimidade da negociação coletiva (BIHR, 1998, p. 48)<sup>78</sup>. O fordismo<sup>79</sup> gerou uma nova dinâmica em que o Estado reconhecia a classe trabalhadora e passava a ser o mediador dos conflitos e interesses.

Segundo Bihr (1998) as principais características do compromisso fordista são: a negociação coletiva, que fora aceita pelos empresários porque objetivava minimizar o potencial revolucionário da classe trabalhadora; a uniformização da condição jurídica dos diferentes trabalhos, isto é, estabelecimento do contrato de trabalho; e a efetividade de emprego.

Deste modo, consideramos que Henry Ford levou ao extremo as propostas de Frederick Taylor. A linha de montagem tornou-se uma determinação autoritária da cadência de trabalho, pois submeteu os trabalhadores a velocidade da mesma (LEITE, 1994). Para Leite (1994) no fordismo houve uma socialização do ritmo do trabalho que se distingue da forma taylorista de organização do processo de trabalho. Portanto, o trabalho no Polo caracterizado unicamente como a organização fordista por Fabres (2014), não se aplica neste sentido, visto que muito embora os trabalhadores sejam interdependentes não há uma cadência que determine um ritmo de trabalho em comum. Ressaltamos, que pela natureza da atividade pesquisada, do Polo, não nos permite afirmar um único modelo produtivo. Ao contrário, encontramos elementos mistos: por exemplo, o ritmo de produção, diferentemente do fordismo, não é socializado, pois embora o trabalho seja em equipe cada posto de trabalho é fixo e os trabalhadores desempenham suas tarefas de acordo com seu próprio ritmo, na montagem dos blocos.

---

<sup>78</sup> Bihr (1998, p. 48), nesta análise, estabelece uma crítica de que houve uma “burocratização das organizações sindicais”, ou seja, o aumento da autonomia dos sindicatos e “redução das iniciativas de base”. Nós, contudo, não entraremos nessa seara, nos atendo à dinâmica sindical no contexto do Polo Naval de Rio Grande.

<sup>79</sup> Para Antunes (2011), o fordismo como organização do processo de trabalho caracteriza-se pela “produção em massa, através da linha de montagem e de produtos mais homogêneos; através do controle dos tempos e movimentos pelo cronômetro taylorista e da produção em série fordista; pela existência do trabalho parcelar e pela fragmentação das funções; pela separação entre elaboração e execução no processo de trabalho; pela existência de unidades fabris concentradas e verticalizadas e pela constituição/ consolidação do operário-massa, do trabalhador coletivo fabril, entre outras dimensões. [...] O fordismo como o processo de trabalho que, junto com o taylorismo, predominou na grande indústria capitalista ao longo deste século [século XX] (ANTUNES, 2011, p. 24-25).

Para Harvey, o ciclo da acumulação fordista, após 1973 entrou em crise junto a crise de acumulação do capitalismo e um novo modelo de acumulação emergiu intitulado de “acumulação flexível”. Segundo Castells (1999) depois de 1973, na verdade, surgiram novas tendências e o toyotismo é apenas uma delas. O autor considera um erro atribuir todas as mudanças ao toyotismo e aponta seis dinâmicas para demonstrar que o que surgiu não foi um novo modelo de organização do trabalho, mas trata-se sim de uma crise de um modelo pesado e rígido, caracterizado pela empresa vertical e pelo controle oligopolizado dos mercados (CASTELLS, 1999) neste ponto o autor concorda com Harvey (2000). Assim, as tendências que surgem da crise do modelo fordista são: a “transição da produção em massa para a produção flexível (CASTELLS, 1999, p. 211-212); declínio da empresa integrada verticalmente; novos métodos de gerenciamento: o toyotismo; empresas de pequeno e médio porte que se organizam em torno de redes multidirecionais visando explorar nichos de mercado enquanto que as empresas de grande porte fazem alianças estratégicas, para explorar determinado setor:

a verdadeira natureza distintiva do toyotismo em relação ao fordismo não diz respeito as relações entre as empresas, mas entre os gerentes e os trabalhadores. Conforme afirmou Coriat [...] a característica central e diferenciadora do método japonês foi abolir a função de trabalhadores profissionais especializados para torná-los especialistas multifuncionais” (CASTELLS, 1999, p. 216).

Uma das questões importantes no tange aos trabalhadores multifuncionais é que no modelo de organização do trabalho chamado toyotismo por alguns autores, e pós-fordismo, por outros, o controle não é mais realizado externamente por um gerente, pela velocidade da linha de montagem, ou pelo relógio, como no fordismo. Para Boltanski e Chiapello (2009) as reivindicações feitas no final dos anos 1960 por autonomia e responsabilidade foram incorporadas na organização do trabalho. Assim, o controle é realizado através da “administração pelos olhos” criado por Taiichi Ohno, em que cada trabalhador se transforma responsável tanto por si, como pela atuação de seus colegas de equipe (CORIAT, 1994).

Assim, no bojo das transformações suscitadas, em termos de organização da produção se sobressai o modelo japonês, o toyotismo, que diferentemente do fordismo não é um modelo de regulação, mas sim um modelo de gestão. Dentre suas características está: “a produção é voltada e conduzida pela demanda; a produção é variada, diversificada e pronta para suprir o consumo” (ANTUNES, 2011, p. 32). Neste caso, o consumo, portanto é que ativa a produção e isto resulta na geração de estoque mínimo. Mas no Polo Naval de Rio Grande, cada plataforma é uma encomenda, o que é característico do setor naval, mas há um estoque de material na área de produção e nos almoxarifados, por exemplo, as pilhas com

diversos tamanhos de chapas de aço, e a manutenção de estoques para a produção é inerente do taylorismo-fordismo.

O *just-in-time* diz respeito “ao melhor aproveitamento do tempo de produção (incluindo transporte, o controle de qualidade e o estoque)” (ANTUNES, 2011, p. 33). O *Kan ban* é uma adaptação do modelo dos supermercados americanos, no qual a falta de peças é acusada mediante a utilização de placas de sinalização, e assim, somente depois da venda é efetuada a reposição dos estoques. No Polo Naval, observamos que a verificação da qualidade, dos problemas e soluções é realizada durante a construção da plataforma pelo setor de projeto e planejamento, sendo inclusive responsável por evitar os mesmos erros em plataformas futuras, apesar de cada projeto ser diferente entre si. No caso em estudo, a comunicação dos problemas e principalmente das adaptações na produção, se deve principalmente ao material adequado e se considerado que é possível utilizar uma chapa de aço que não é a ideal, isto gera um “*infaul*” no projeto que é corrigido, atualizado para “*asbuilt*”.

Conforme Coriat (1994), o toyotismo “pensou pelo avesso” em relação ao taylorismo-fordismo porque este, por sua vez, opera numa lógica em que visa a eliminação do desperdício, assim como de camadas hierárquicas dentro da empresa. Precisa do envolvimento dos trabalhadores para tanto, envolvendo-os num processo em que pensamento e execução andam juntos. A especialização do trabalhador numa tarefa é substituída pela polivalência, cada trabalhador opera determinado número de máquinas “combinando tarefas simples” (ANTUNES, 2011, p. 33). E em contraposição ao taylorismo-fordismo, o trabalho é realizado em equipe e isto rompeu com o “caráter parcelar do fordismo” (ANTUNES, 2011, p. 33). No caso do Polo Naval, assim como no toyotismo, cada seção está inserida numa sequência de produção, por isso cada etapa do trabalho depende da seção anterior, na medida em que também é a responsável por entregar e repassar a parte da montagem que lhe cabe. E, por isso é responsável também pelas próximas fases, na medida em que cada processo depende do outro. As tarefas são organizadas pela supervisão e repassadas para a equipe da divisão pelos seus respectivos encarregados durante o Diálogo Diário de Segurança (DDS). Portanto são tarefas fragmentadas, com considerável grau de repetição, que caracterizam o taylorismo-fordismo, mas é diferente de uma linha de montagem clássica, na medida em que são múltiplas cadeias de montagem atuando simultaneamente, inclusive tendo em vista o objetivo de diminuir a curva de aprendizado do estaleiro - que trata da capacidade dos trabalhadores de se aperfeiçoarem no desempenho repetindo as tarefas de modo a aprimorá-

las. Portanto, a padronização das tarefas é uma questão importante. Tanto que depois da admissão, os trabalhadores passam pelo “dia da integração” que diz respeito a uma série de treinamentos voltados para a segurança no trabalho e principalmente para o treinamento na tarefa que desempenhará, o que remete para a preponderância de seleção dos trabalhadores com base no treinamento que têm ao executar determinada tarefa, isto é, um treinamento parcial e limitado (HOLZMANN; CATTANI, 2006) até mesmo porque cada trabalhador desempenha um número restrito de tarefas, isto é, eles não operam diversas máquinas ao mesmo tempo.

No toyotismo, cada equipe de trabalhadores opera na frente de máquinas automatizadas, o que requer trabalhadores adaptados. Nossos entrevistados revelaram a interdependência dentro da mesma equipe e do cuidado para com os outros ao realizarem suas tarefas. O trabalho em geral é realizado em equipe, de seis ou em menor grupo de trabalhadores – com exceção da equipe da segurança patrimonial a qual dispunha de vinte e cinco trabalhadores atuando nos dois estaleiros (ERG 1 e 2), cada uma responsável por um setor de área de produção. Os entrevistados relataram que raramente é solitário o trabalho porque pode acontecer de alguém passar mal ou qualquer coisa do gênero.

Cléber, o encarregado esclarece que o “trabalho é por equipe, mas cada atividade ali dentro é individual, cada funcionário trabalha sozinho”. Destaca ele, que tem a sua equipe, “mas cada funcionário meu trabalha sozinho, cada um numa atividade perto de mim, ali são dez, já foi dezessete, todos diretos” (Cléber - Encarregado do setor de sub montagem e estruturas elétricas, Rio Grande, 02 de fevereiro de 2016). O entrevistado confirma que houve diminuição da sua equipe e reforça nossa análise de que o trabalho, embora seja realizado em equipe é desempenhado individualmente. Isso significa que as equipes são organizadas enquanto equipes, encarregadas, portanto, da realização de blocos de tarefas, no qual cada um desempenha um trabalho de cada vez. Isto é, enquanto no taylorismo-fordismo a linha de montagem era individualizada, no toyotismo a linha é integrada por uma equipe. No entanto, no Polo ocorre esta mescla de trabalho em equipe, mas o trabalho é desempenhado individualmente.

Identificamos esta característica no relato de todos os entrevistados, menos para aqueles que atuam no setor que opera com a movimentação de carga, para os montadores de andaime que são praticamente interdependentes e o setor de engenharia que trabalha em rede. Em termos gerais, os trabalhadores atuam sozinhos, mas também são interdependentes entre



si, pois o prosseguimento para a construção de cada fase da plataforma depende do andamento da etapa anterior.

Houve uma mudança em relação ao tamanho das equipes. Em alguns casos o número de chefias diminuiu: “antes estava mais chefia do que funcionário. É tinha mais cacique do que índio. E agora que está tentando amenizar porque não adianta. Os caras ficam lá tudo parado e nos olhando, aí muitas vezes eles querem correria da ratiada deles” (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016). Para o entrevistado, o único lado positivo é que “sai “serão”<sup>80</sup>. Eles se atrapalhavam e na urgência eles te pagam os 100%”. E quando isso acontecia o entrevistado informou que eles “ficam em cima” para ver se eles estão fazendo tudo corretamente. O “antes” que o entrevistado se refere aos anos de 2012 e 2013, mas que a partir de 2015 houve este enxugamento de quadros superiores, e também a jornada flexível ocorria conforme a demanda do Polo que era mais frequente entre 2012-2013. Esse enxugamento dos níveis hierárquicos poderia ser indício de uma mudança organizacional com a adoção de elementos do toyotismo<sup>81</sup>. Uma das características do toyotismo é a redução dos níveis hierárquicos e uma redistribuição das tarefas de modo que os trabalhadores que permanecem passam a assumir além das suas, habituais, outras atividades como, por exemplo, o controle da qualidade, limpeza das máquinas e ferramentas, dentre outras. Por isso, se diz que no toyotismo os trabalhadores são polivalentes. Entretanto, essa mudança coincide com a crise que assolou essa indústria como já mencionamos anteriormente. Isto é, a crise afetou diretamente não apenas o nível de emprego, como também a qualidade do emprego.

No caso de Kauê, o segurança patrimonial entrevistado, a redução de custos adotada no contexto de crise foi repassada para os trabalhadores. Sobre a vigilância, assegurada pela segurança patrimonial que controla o acesso, a entrada e a saída de material numa planilha do módulo de acomodação, um entrevistado relatou: “A comunicação entre os seguranças se dava via rádio, mas o Estaleiro foi reduzindo custos e restringiu o uso destes equipamentos somente aos líderes e ao supervisor, logo os seguranças passaram a utilizar seus celulares particulares”. Esse uso dos celulares privados para a realização do trabalho foi visto como natural, pois o entrevistado justifica “não houve maiores problemas, porque quase todos

<sup>80</sup> É o trabalho ou tarefa extraordinária, feita à noite; trabalho noturno, em prolongamento, ou como nova etapa, ao trabalho diurno; seroadá.

<sup>81</sup> Segundo Antunes (2011), a flexibilização não foi só da organização do processo dos trabalhadores, mas também dos direitos destes trabalhadores, para o autor o toyotismo se estrutura com um número mínimo de trabalhadores e amplia essa estrutura mediante a adoção de horas extras, pelo trabalho temporário ou através da subcontratação. Para o autor, os elementos-chaves são o emprego de poucos trabalhadores que realizam horas extras, quando necessário e no caso abaixo, ilustra que quando o estaleiro tinha urgência os trabalhadores – todos contratados através do contrato temporário – eram chamados para trabalhar fazendo hora extra, embora isto não seja homogêneo em todos os setores entrevistados.

tinham o número da mesma operadora telefônica”. A mudança passou os custos do controle para os assalariados, sem precisar aumentar os custos com a supervisão, o controle a partir de então é o autocontrole porque as pessoas, interiorizam as regras de comportamento o que facilita a gestão do trabalho e com isso o engajamento no processo produtivo. fica claro, no caso de Kauê, a interiorização das regras e comportamento que facilitam a gestão do trabalho por parte do Estaleiro.

Este processo de retirada de equipamentos de trabalho evidencia o repasse dos custos de segurança e em certa medida do trabalho para o trabalhador. E este, por sua vez, mesmo pagando para trabalhar, na medida em que coloca suas “ferramentas” a serviço da empresa, o faz sem oposição, mas até justificando. Revela uma solidariedade desse trabalhador para com a empresa que se encontra em crise. Possivelmente isto se deve ao fato de o trabalhador perceber o seu emprego em risco. E vale qualquer coisa para salvar seu emprego.

Embora o trabalho seja organizado em equipe, mas realizado individualmente, os trabalhadores argumentaram que possuem liberdade para interferir numa decisão, e justificar o porquê sempre que a tarefa proposta envolver perigo de vida ou se existir uma forma de desempenhá-la economizando tempo ou material. Para os trabalhadores entrevistados, a tarefa que é repassada para ser realizada, não necessariamente influencia o modo como será feito, visto que consideram que ao possuir conhecimento técnico, ou seja, “sabe ler o desenho”, tem certa autonomia para executar o trabalho.

[...] basicamente eles, eles podem não decidir como vai ser feito na maior parte das vezes. No geral, eles dão e óh tem que fazer isso, aí eu digo: óh eu farei de tal forma. Se ele achar uma forma adequada, às vezes ele tem pelo conhecimento. Eu falo óh e desta forma não seria melhor? Basicamente isso” (Horácio - Montador de tubulação, Rio Grande, 23 de março de 2016).

Para Nilo, outro entrevistado, ter experiência na área de trabalho também conta muito na hora de ser ouvido, mas depende muito “às vezes a gente tem o direito de argumentar alguma coisa, devagarinho, mas eles deixam. Quando eles não querem, eles não deixam!” (Nilo - Encanador Industrial, Rio Grande, 06 de abril de 2016). Por isso, a maior “participação” na concepção do processo produtivo, propalada pelo sistema toyotista (conforme ANTUNES, 2011), nesse caso é bastante relativa, ainda que muitas vezes o trabalhador não perceba.

A iniciativa é restringida de acordo com as tarefas prescritas, já que a decisão do que será realizado no dia a dia, não compete aos trabalhadores, esta é repassada no DDS e firmada mediante as permissões de trabalho (PT). Assim, percebemos que, assim como no estudo de Pessanha (2012), aqueles trabalhadores dos quais são exigidos maior nível de compreensão do

projeto são técnicos que podem tomar iniciativas e propor formas de executar a tarefa, porém a margem para tanto está circunscrita dentro de limites preestabelecidos à posição que ocupa na hierarquia.

A iniciativa está condicionada a hierarquia, isto é, não é permitido “pular graus hierárquicos”. Assim, se o problema se der na execução da atividade, o trabalhador deve se reportar ao líder o qual, por sua vez, se dirigirá ao encarregado, como afirmou o entrevistado: “Não posso comunicar o coordenador, eu não posso passar por cima do supervisor, assim como, o supervisor não pode passar por cima do coordenador e ir direto no chefe de divisão” (Cléber - Encarregado do setor de sub montagem e estruturas elétricas, Rio Grande, 02 de fevereiro de 2016). Para o entrevistado, não respeitar a hierarquia causaria um grande constrangimento, “pular” a hierarquia é algo que deve ser evitado.

Observamos, assim, nos processos de trabalho de produção de plataformas de petróleo características contraditórias, visto que formas de trabalhar oriundas do modelo taylorista-fordista de produção se mesclam com o modelo toyotista configurando-se como sistema híbrido. Este hibridismo ocorre na maioria das áreas do Polo Naval, visto que na produção das embarcações e/ou plataformas também são observadas atividades repetitivas e monótonas. E as “iniciativas” do trabalhador no dia-a-dia encontra-se cerceada pelas exigências de respeito aos graus hierárquicos, por exemplo.

Como vimos, a forma de organização do trabalho no Polo Naval possui algumas especificidades que a distingue do trabalho fabril, com suas linhas de montagem tipicamente tayloristas-fordistas, mas como já afirmamos contém elementos do sistema toyotista, o que nos levou a conceber como híbridas e complexas a forma de organização do processo de trabalho, na medida em que durante a crise observamos algumas alternâncias. No capítulo a seguir, abordamos o perfil dos trabalhadores do Polo, bem como de nossos entrevistados e adentramos nas formas flexíveis do trabalho, conforme as dimensões verificadas.

#### **4. O PERFIL DOS TRABALHADORES DO POLO E O VOLUME DE CONTRATAÇÃO: DA INSTALAÇÃO AO OCASO**

No presente capítulo abordamos, o perfil quantitativo dos trabalhadores do Polo e o analisamos de forma relacional, com o perfil dos nossos entrevistados. Além disso, apresentamos as principais ocupações no Polo e o perfil dos trabalhadores gaúchos e brasileiros.

##### **4.1 O PERFIL DOS TRABALHADORES**

A primeira plataforma entregue, foi a P-53 cujo casco chegou em setembro de 2007 à cidade e o Estaleiro Honório Bicalho foi o responsável pela construção e integração dos módulos na plataforma, investindo cerca de 20 milhões na sua infraestrutura localizada no Porto Novo (PORTOS E HIDROVIAS, 02/10/2008).

Para construir e interligar os módulos estima-se que o consórcio tenha gerado 3,5 mil em empregos diretos, sendo que desse contingente 55% da mão de obra era gaúcha. Em outubro de 2008, a plataforma deixou Rio Grande. Com capacidade “para produzir 180 mil barris por dia (bpd) de petróleo e comprimir 6 milhões de m<sup>3</sup> por dia de gás” (PORTOS E NAVIOS, 02/10/2008). Essa foi a primeira plataforma, destinada ao campo de Marlin Leste, situado na Bacia de Campos (no pré-sal), que viria a contribuir com a autossuficiência em termos de produção nacional de petróleo. Entre 2013 e 2014 estes estaleiros registraram o pico de atividades, período no qual foram entregues as Plataformas: P-55; P-58, P-63 e o casco da P-66, resultando, portanto, em movimento de contratação, bem como em desmobilização de mão de obra (D’AVILA, BRIDI, 2015c).

Conforme informações de entrevistados, em novembro de 2014 o Estaleiro Rio Grande 1 e 2 tinha 8.400 trabalhadores diretos e 3.600 indiretos, esses trabalhadores e trabalhadoras conviviam diariamente, mas estavam submetidos a contratos de trabalho diversos (D’AVILA; BRIDI 2015b). No ano de 2012 o Estaleiro Honório Bicalho, possuía um total de funcionários ativos em torno de 2.500, em 2013 esse número chegava a aproximadamente 6.500 trabalhadores.

Assim, o Estaleiro Honório Bicalho entregou as seguintes plataformas de petróleo: P-53 (ALRS, 2011, p. 18); P-63; P-55, P-58 e o Estaleiro Rio Grande 1 entregou o casco P-66, também chamado de “replicante”. Em setembro de 2015, o ERG 1 entregou sua segunda

encomenda: a P-67, que deixou o Estaleiro Rio Grande com destino a China. Em janeiro de 2015, estavam no dique-seco do ERG 1, as peças da P-68 e da P-69, e na área externa as obras da P-71 já haviam começado. O Estaleiro EBR, situado no município vizinho de São José do Norte, é responsável pela “finalização da integração dos módulos no casco da plataforma de petróleo P-74” (KLEIN, 2015, s/p).

A implantação do Polo naval refletiu socialmente, na medida em que alterou positivamente a dinâmica do mercado de trabalho, como podemos acompanhar nos dados a seguir, expressos aqui. Segundo o Sindicato Patronal (SINAVAL, 02 de ago. 2012, p. 7) a estrutura ocupacional dos estaleiros no Brasil estava distribuída entre: “Operários especializados: 70%; Apoio: 10%; Técnicos: 8%; Administração: 7%; e Engenheiros: 5%”. De acordo com Fabres (2014), estes dados corroboram com a estrutura ocupacional da indústria de construção de embarcações, recorte que inclui o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande, obtida através da RAIS, para o mesmo ano de 2012. Conforme quadro:

QUADRO 6 – ESTRUTURA OCUPACIONAL DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES: RIO GRANDE, 2012

Níveis ocupacionais *	Total	
	Nº	%
Dirigentes e Profissionais de nível superior	304	4,7
Técnicos de nível médio	713	11,0
Trabalhadores em serviços administrativos e vendas	800	12,3
Trabalhadores na produção e reparação	4.677	72,0
<b>Total</b>	<b>6.494</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Fabres (2012, p. 45).

Assim sendo, depreendemos que, conforme Fabres (2012), os dados da RAIS indicam que do total do contingente ocupado 6.494, correspondiam a quatro grupos: 1) 72% eram trabalhadores na produção; 2) 12,3% eram trabalhadores em serviços administrativos e vendas; 3) 11% eram compostos por trabalhadores técnicos de nível médio e 4) 4,7% eram os dirigentes e profissionais de nível superior. Esses dados exemplificam as principais ocupações do Polo Naval, resta-nos traçar o perfil desses trabalhadores.

Com relação a contratação, o perfil traçado para os anos de 2006 a 2016 diz respeito ao setor de construção de embarcações, mas não engloba as empresas que não prestam esse

tipo de declaração mensal ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Portanto, os dados consultados possibilitam trazer ainda alguns elementos que nos permitem traçar um perfil da força de trabalho contratada no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande desde a sua instalação até o período em que houve maior mobilização de mão de obra e o começo da diminuição das atividades. Mais especificamente, daqueles trabalhadores que atuam no setor naval denominado pela CNAE 2.0 (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) no Grupo Construção de Embarcações. Para tanto começamos a caracterizar a força de trabalho a partir do sexo, de acordo com a classificação utilizada pela CNAE 2.0, conforme a tabela 9 abaixo:

TABELA 9 - TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE, POR SEXO – 2006 A 2016

Ano	Sexo do trabalhador				Total	
	Masculino		Feminino			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>2006</b>	52	73%	19	27%	71	100
<b>2007</b>	123	77%	36	22%	159	100
<b>2008</b>	44	77%	13	23%	57	100
<b>2009</b>	133	84%	25	16%	158	100
<b>2010</b>	513	90%	58	10%	571	100
<b>2011</b>	2027	88%	283	12%	2310	100
<b>2012</b>	5639	87%	855	13%	6494	100
<b>2013</b>	6088	84%	1138	16%	7226	100
<b>2014</b>	6211	83%	1268	17%	7479	100
<b>2015</b>	4999	83%	994	17%	5993	100
<b>2016</b>	3498	83%	712	17%	4210	100

Fonte: RAIS – elaboração própria.

Conforme os dados obtidos da RAIS, observamos que, proporcionalmente ao contingente de trabalhadores, desde o começo das atividades a força de trabalho tendeu a se configurar preponderantemente como masculina. Além disso, constatamos que o número de trabalhadores em 2006 era ínfimo e acompanhou um movimento crescente. O contingente feminino empregado era de 27% quando no começo das atividades de construção dos estaleiros em 2006 e foi apresentando uma queda, comparado ao percentual dos trabalhadores de 73% para o mesmo ano. Durante os dois anos de pico de atividades, isto é, 2013 e 2014 o contingente feminino empregado retomou um crescimento, mas continuou a ser menos representativo, em 2013 estava em 16% e em 2014 houve um discreto aumento para 17%.

Em termos de faixa etária, de acordo com os dados da tabela 10, observamos que embora a maioria empregada esteja na faixa etária entre 25 a 49 anos, por razões que desconhecemos está registrado o emprego de trabalhadores menores de idade entre os anos de



2012 a 2014. Para além deste registro, depreendemos que a faixa etária predominante vai de 25 a 39 anos para os anos de pico de atividade, a saber, dos anos 2012-2014.

TABELA 10 - FAIXA ETÁRIA DOS TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016 (em %)

Ano	Faixa etária							Total	
	10 a 14	15 a 17	18 a 24	25 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 64	65 ou mais	%
<b>2006</b>			14	25	28	21	11		100
<b>2007</b>			21	25	25	17	12		100
<b>2008</b>		2	12	16	42	19	9		100
<b>2009</b>		1	8	27	35	16	13		100
<b>2010</b>		0,8	18	27	28	15	10	0,8	100
<b>2011</b>		0,4	19	25	33	14	8	0,2	100
<b>2012</b>	0,9	1	21	24	33	13	7	0,2	100
<b>2013</b>	0,01	2	20	24	35	14	6	0,2	100
<b>2014</b>	0,09	2	1	23	36	15	7	0,2	100
<b>2015</b>		0,6	13	23	39	16	7	0,3	100
<b>2016</b>	0,09	2	8	22	42	18	9	0,3	100

Fonte: RAIS. Elaboração própria.

O nível de escolaridade dos trabalhadores varia a cada ano, mas de modo geral se destaca o ensino médio completo, conforme a tabela 11 abaixo:

TABELA 11 - NÍVEL DE ESCOLARIDADE DOS TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016 (em %)

Ano	6 <sup>a</sup> a 9 <sup>a</sup> F <sup>82</sup>	Fundamental C	Médio I	Médio C	Superior I	Superior C	Mestrado	Total
<b>2006</b>	3	4	6	34	10	42	1	100
<b>2007</b>	2	3	6	37	12	39	0,6	100
<b>2008</b>	5	7	9	34	14	28	1,7	100
<b>2009</b>	9	11	6	33	10	31	0,6	100
<b>2010</b>	14	10	11	36	8	20	0,1	100
<b>2011</b>	11	13	8	46	7	14	-	100
<b>2012</b>	12	13	10	51	5	8	0,04	100
<b>2013</b>	11	14	10	51	5	8	0,02	100
<b>2014</b>	5	7	4	72	2	9	0,4	100
<b>2015</b>	1	7	1	80	2	8	0,3	100
<b>2016</b>	1	6	2	73	5	13	0,4	100

Fonte: RAIS – tabela com elaboração própria.

<sup>82</sup> F= Ensino Fundamental; C = Completo; I= Incompleto. Retiramos desta tabela os níveis de escolaridade: até 5º ano incompleto e 5º ano completo.

Ao observarmos os dados da tabela 11, temos a seguinte tendência: do ano de 2006 até 2010, isto é, entre a instalação e a inauguração do Polo Naval a maioria da mão de obra possuía o ensino médio e o ensino superior completo. Em 2011, a maioria dos trabalhadores tinham o ensino médio completo (46%), seguido pelos trabalhadores que possuíam o ensino superior completo (14%). Entretanto, o maior registro do emprego de trabalhadores com ensino fundamental completo (14%) foi no ano de inauguração do Polo, em 2010. Já nos anos de 2012 e 2013 – período de ápice do Polo – a tendência é o emprego de trabalhadores com ensino médio completo (em 2012 e 2013: 51%), portanto, o emprego destes trabalhadores se manteve de um ano para o outro; seguido de trabalhadores com ensino fundamental completo (em 2012: 13%; e em 2013: 14% – houve um aumento deste contingente) e um decréscimo de trabalhadores que tinham do sexto até o nono ano do ensino fundamental (em 2012: 12%; em 2013: 11%).

Entre 2014 e 2016, a mudança da contratação também é verificada. O ensino médio concentrava a maior faixa de trabalhadores em 2014 (72%) em 2015 houve um aumento para 80%, mas em 2016 registrou-se um decréscimo para 73%. Os trabalhadores com nível superior completo que correspondiam a 9% em 2014 e 8% em 2016, tiveram seu contingente aumentado para 13% em 2016, enquanto que o terceiro grupo com maior volume de contratação, os trabalhadores com ensino fundamental completo, mantiveram-se com 7% em 2014 e 2015 e decresceram 1% em 2016.

Quando olhamos para os dados buscando identificar o tempo de emprego no Grupo de Construção de embarcações, temos os seguintes dados conforme a tabela 12. Observamos que a média do tempo de emprego, geralmente ocorre de 3 meses no máximo até dois anos:

TABELA 12 - TEMPO DE EMPREGO DOS TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016 (em %)

Ano	Tempo de emprego								Total
	Até 2,9 meses	3,0 a 5,9 meses	6,0 a 11,9 meses	12,0 a 23,9 meses	24,0 a 35,9 meses	36,0 a 59,9 meses	60,0 a 119,9 meses	120,0 meses ou mais	
<b>2006</b>	27	20	51	3					100
<b>2007</b>	28	18	19	28	4	0,6		1	100
<b>2008</b>	18	4	7	25	33	11		4	100
<b>2009</b>	94		2		0,6	1	0,6	1	100
<b>2010</b>	26	19	35	11	2	6	1	0,3	100
<b>2011</b>	32	28	23	12	3	1	2	0,08	100
<b>2012</b>	26	29	21	18	4	1	0,78	0,03	100
<b>2013</b>	19	14	29	28	9	0,7	0,4	0,02	100
<b>2014</b>	4	6	36	32	16	6	0,05	0,01	100
<b>2015</b>	1	2	13	34	29	21	0,2	0,01	100
<b>2016</b>	1	1	11	11	27	43	6	0,07	100

Fonte: RAIS – tabela com elaboração própria.

Ao nos debruçarmos sobre os dados referentes ao tempo de emprego, em 2006 quando da instalação do Polo na cidade, os trabalhadores eram empregados entre seis meses a quase um ano (51%); em 2007 a preponderância é para os contratos vigentes até 2,9 meses (28%); em 2008 é o primeiro ano que se registra a contratação por um tempo maior, qual seja de dois anos até 35,9 meses (33%), seguido pelos contratos vigentes de um ano até 23,9 meses (25%). Em 2009, volta a tendência verificada desde 2006, isto é, a preponderância para contratos até 2,9 meses (94%). A partir da inauguração do Polo, em 2010, começa a mudar este tempo de emprego. Assim, para o referido ano registrou-se contratos entre seis meses a quase um ano (35%), seguido pelos contratos de até 3 meses (26%). No ano de 2011, volta a tendência do tempo de emprego no máximo até 3 meses (32%), seguido dos três meses até quase fechar seis meses (28%); no ano seguinte preponderam os contratos de três a quase seis meses (29%), seguido pelo contrato de até 3 meses (26%). Em 2013, essa tendência de contratação até três meses se transforma e passa para a faixa de seis meses até quase completar um ano (29%), seguido dos vínculos de um ano até quase completar dois (28%); no ano de 2014 esta tendência se manteve e registrou 36% contratados por seis meses até quase completar um ano e de um ano até quase completar dois anos obteve 32%. A novidade é que este ano registrou um alto número para os contratos de dois anos até quase completar três anos de serviço (16%) – esses contratos só registraram percentual maior uma vez em 2008 (33%). No ano de 2015, a contratação principal é entre um ano até quase completar dois anos (34%), seguido de dois anos até quase completar três anos (25%). Em 2016, os contratos se centram na faixa de trinta e seis até quase sessenta meses (43%), algo inédito em todo o histórico de contratação que sempre foi baixa, em segundo lugar está a faixa de emprego de dois anos até quase completar três (27%).

Portanto, depreendemos que houve muita variação entre a contratação para outras faixas de tempo, a preponderância nos anos de 2007, 2009 e 2011 foi para os contratos vigentes até três meses. Dessa forma, não podemos apontar uma tendência, mas é possível identificar que a partir do ano de 2012 a faixa de tempo de emprego se amplia, passando de três meses até quase completar seis meses em 2012, se amplia novamente e se mantém na faixa dos seis meses até quase completar um ano entre 2013 e 2014 e aumenta para um ano até quase completar dois anos no ano de 2015. O que evidencia uma elevada rotatividade, já apontada por nós (D'AVILA; BRIDI 2015c), apenas em 2016 os contratos vigentes se centram na faixa de três anos até quase seis, algo totalmente inédito no histórico de

contratação e que nos permite inferir que nesse período os trabalhadores que permaneceram empregados tiveram sua taxa de rotatividade diminuída.

Outro aspecto importante a se destacar, se refere a remuneração desses trabalhadores. Como se configura os rendimentos dos trabalhadores ocupados no setor, na região observada? Como podemos observar na tabela 13, os trabalhadores têm uma faixa de rendimento diversa.

TABELA 13 - FAIXA DE REMUNERAÇÃO DO TRABALHADOR EM SALÁRIO MÍNIMO - GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE - 2006 A 2016 (em %)

Ano	Até 0,50	0,51 a 1,00	1,01 a 1,5	1,5 1 a 2	2,01 a 3	3,01 a 4	4,01 a 5	5,0 1 a 7	7,01 a 10	10,01 a 15	15,01 a 20	Mais de 20	Total
2006				7	20	20	8	6	15	10	4	10	100
2007			8	7	13	11	9	10	11	12	7	12	100
2008	5	2	2	2	7	16	18	14	7	9	4	14	100
2009	2		1	3	19	15	17	15	6	6	6	10	100
2010	1	0,1	16	5	12	21	10	11	5	5	3	7	100
2011	0,5		7	12	17	22	10	9	7	5	4	7	100
2012	1	0,2	6	7	25	25	10	7	6	5	3	4	100
2013	2	0,4	3	9	28	22	12	7	7	5	3	3	100
2014	4	0,5	0,7	8	16	24	16	10	8	6	4	4	100
2015	2	0,1	5	5	29	27	10	7	7	3	2	2	100
2016	3	12	33	14	13	8	4	4	4	2	1	1	100

Fonte: RAIS – tabela com elaboração própria.

No ano de 2006, 40% dos trabalhadores recebiam de dois até quatro salários mínimos. Em 2007, 13% recebiam entre dois a três salários mínimos, 12% eram remunerados entre dez a quinze salários mínimos e outros 12% recebiam mais de vinte salários. No ano seguinte, de 2008, 18% estavam a receber entre quatro e cinco salários mínimos; 14% estavam recebendo de cinco a sete salários mínimos, e na faixa dos vinte salários mínimos estavam apenas 14%. Em 2009, 19% dos trabalhadores estavam na faixa salarial entre dois a três salários mínimos; 17% recebiam entre quatro e cinco salários; e 15% estavam na faixa entre cinco e sete salários mínimos. No ano seguinte, em 2010, 21% dos trabalhadores recebiam entre três e quatro salários mínimos; seguido por 16% que recebiam entre um salário e um salário e meio; e 12% estavam na faixa de remuneração de dois a três salários mínimos. Em 2011, 22% dos trabalhadores estavam na faixa de remuneração entre três a quatro salários mínimos; seguidos de 17% que recebiam de dois a três salários; e 12% recebiam de um salário e meio a dois. No ano de 2012, mil seiscentos e quarenta e seis trabalhadores estavam na faixa

de remuneração entre dois a três salários mínimos; seguidos por mil seiscentos e oito trabalhadores situados na faixa entre três a quatro salários; e seiscentos e cinquenta e nove que recebiam entre quatro a cinco salários. Em 2013, 50% dos trabalhadores recebiam de dois a quatro salários. Em 2014, 24% dos trabalhadores recebiam de três a quatro salários; seguidos por 16% dos trabalhadores na faixa de remuneração de dois a três salários. No ano de 2015, 29% dos trabalhadores se concentravam na faixa de dois a três salários mínimos; seguidos por 27% dos trabalhadores situados na faixa de três a quatro salários. E por fim, em 2016, 33% dos trabalhadores recebiam de um salário mínimo até um salário mínimo e meio, seguido por 14% que estavam na faixa salarial de um salário mínimo e meio até dois.

O que detectamos ao acompanhar estes dados é que, de 2000 até 2010 o país aumentou o índice de trabalhadores com rendimentos de até um salário-mínimo e meio, com um “aumento do valor real do salário mínimo e fortalecimento das classes populares assentadas no trabalho” (POCHMANN, 2012, p. 10). Segundo o autor, esse movimento de expansão dos empregos se concentrou na faixa de baixa remuneração, no setor de serviços como o maior empregador, seguido pela construção civil, indústrias extrativas e escriturários. No entanto, observamos que a indústria naval considerada como indústria de transformação pela CNAE, só veio a obedecer a esse padrão de baixos salários quando o Polo estava próximo da sua derrocada, ou seja, durante esta década (2006-2016) registrou-se um movimento contrário à tendência nacional.

TABELA 14 - FAIXA DE HORA CONTRATADA DE 2006 A 2016 (em %)

ANO	16 a 20 horas	21 a 30 horas	31 a 40 horas	41 a 44 horas	TOTAL
2006	-	-	-	100	100
2007	-	0,6	-	99	100
2008	5	2	-	93	100
2009	2	-	-	98	100
2010	2	-	-	98	100
2011	0,6	-	0,08	99	100
2012	1	0,5	0,07	98	100
2013	0,66	2	0,01	97	100
2014	0,04	4	0,04	96	100
2015	0,01	2	0,15	98	100
2016	0,04	3	0,2	97	100

Fonte: RAIS. Elaboração própria.

A jornada de trabalho preponderante no Polo desde sua instalação em 2006, é de 41 a 44 horas semanais, sendo 100% em 2006, sofrendo algumas variações no período de 10 anos, e um declínio em 2016 (97%) ano em que o Polo já estava em crise.

Em suma, considerando os dados acima temos que para os anos de funcionamento do polo o seguinte perfil: a maioria dos trabalhadores eram do sexo masculino, com idade predominante entre vinte e cinco e quarenta e nove anos, nos anos de maior movimentação de atividades. Em relação a escolaridade, a predominância é para o ensino médio completo; são contratados por um período que varia de três meses até dois anos e recebem entre dois a cinco salários mínimos.

Todavia, este impacto está assentado também numa mudança no perfil do trabalhador gaúcho e brasileiro, principalmente no que tange a escolaridade, o salário, o gênero e a formalidade entre os anos de 2001 a 2013, conforme podemos acompanhar no quadro.

QUADRO 7 - PERFIL DO TRABALHADOR DO RIO GRANDE DO SUL E DO BRASIL: 2013 (em %)

	RS	BR
<b>Idade Média</b>	36,5	35,7
<b>Nº médio de meses no emprego</b>	72,6	69,4
<b>Média de anos de estudo</b>	10,5	10,5
<b>Salário médio real (R\$)</b>	1.520,9	1.477,2
<b>Proporção de mulheres (%)</b>	48,9	45,4
<b>Taxa de formalização (%)</b>	82,0	78,9
<b>Média de horas trabalhadas na semana</b>	41,1	40,3
<b>Proporção de estudantes (%)</b>	11,4	11,2
<b>Proporção de trabalhadores com 2 ou mais empregos (%)</b>	4,5	3,3

Fonte: Stein; Sulzbach, 28/04/2015, s/p, adaptado.

Houve um aumento de 1,5 ano em relação a 2001, para o trabalhador gaúcho que em 2013 tinha 10,5 de escolaridade. No Brasil, a escolaridade foi a mesma que do estado, mas o avanço do país foi maior – 1,9 a mais do que em 2001 (STEIN; SULZBACH, 28/04/2015, s/p). Segundo Stein e Sulzbach (28/04/15), entre 2001 e 2013 o salário real<sup>83</sup> do trabalhador gaúcho aumentou 38,6% e ultrapassou a média brasileira que tinha aumentado para 34,0% no mesmo período. Em relação a renda média, em 2001 o trabalhador gaúcho recebia R\$ 1.097 enquanto que os dados para o Brasil registraram a renda média de R\$1.103, esta tendência sofre uma alteração, na medida em que, o salário médio no estado passou a ser de R\$ 1.521 e no país este correspondia a quantia de R\$ 1.477, ou seja, a renda média no Rio Grande do Sul era de 3,0% em 2013, passando então a ser superior a renda registrada para o país. Além disso, os trabalhadores tanto no Rio Grande do Sul quanto no país diminuíram seu contingente

<sup>83</sup> O salário mínimo foi ajustado anualmente e passou de R\$ 180,00 em 2001 para R\$ 678,00 em 2013. Em 2016, ano de nossa pesquisa empírica, estava em R\$ 880,00 e no presente ano de 2018 é de R\$ 954,00.



ao ocupar mais de um emprego, no estado este movimento foi de 6,0% para 4,5% trabalhadores, enquanto que no país a diminuição foi de 4,2% para 3,3%. Para os autores, a expansão da renda oriunda do trabalho é uma das principais explicações para esse movimento, já que a procura por um trabalho para complementar a renda tornara-se desnecessária.

No que tange a categoria gênero, as mulheres gaúchas “são mais representativas no mercado de trabalho do que a média brasileira (48,9% contra 45,4% em 2013, respectivamente). Em ambos os casos, houve uma incorporação da mão de obra feminina no mercado de trabalho entre 2001 e 2013” (STEIN; SULZBACH, 28/04/2015, s/p). Por fim, em relação ao grau de formalidade, observamos que o mesmo aumento no período em ambas escalas regional e nacional, mas o estado apresentou uma taxa maior de formalização que o país. Nesse sentido, numa comparação geral com o Polo temos que também houve um movimento de incorporação da mão de obra feminina, mesmo sendo menor que a participação masculina, o salário de ambos os sexos era maior que a média do estado e do país, ficando entre dois a quatro salários mínimos, a escolaridade preponderante era o ensino médio e o ensino superior completo e os trabalhadores tinham entre 25 até 49 anos. Logo, por se tratar de uma indústria se destaca por pagar maiores salários com menor índice de meses no emprego, mas a média de estudos é igual a existente no estado e no país, ou seja, o ensino médio.

Na seção a seguir, apresentamos o perfil qualitativo de nossos entrevistados.

## 4.2 O PERFIL DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS

*O que você vai ouvir de uma pessoa não é a verdade sobre ela. É a legitimação dela. Essa é a necessidade* (SOUZA, 2015, p. 14).

Primeiramente apresentamos um quadro com a descrição dos entrevistados a partir da correlação entre os dados de perfil e a trajetória dos trabalhadores e da trabalhadora entrevistada. Dessa forma, começamos nossa descrição a partir das variáveis: Perfil dos trabalhadores, que incluem as dimensões: sexo; naturalidade; idade; cor; estado civil; filhos; grau de escolaridade; condição de vida: local onde reside; se reside com mais alguém ou sozinho; situação do imóvel; trajetória: experiência pregressa ao polo; como ingressou na empresa atual.

QUADRO 8 - PERFIL DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS: POLO NAVAL DE RIO GRANDE

<b>Data da entrevista e função do entrevistado</b>	<b>Sexo</b>	<b>Idade</b>	<b>Estado civil</b>	<b>Naturalidade</b>	<b>Cor</b>	<b>Filhos</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Ingresso e forma de ingresso na empresa</b>
07/01/2016 – Cainã Pintor industrial	M	26	S	Rio Grande	B	1	Graduação em andamento: Geografia. Possui curso técnico voltado para a área de atuação.	Outubro de 2015. Indicação.
07/01/2016 - Augusto Operador de ponte rolante	M	36	S	Rio Grande	B	0	Ensino médio completo. Tem curso técnico voltado para área de atuação: de Rigger <sup>84</sup> .	Terceirizado em novembro de 2014. Em 2015: passou para o vínculo direto com a empresa. Ingresso: através do curso de Rigger.
13/01/2016 - Irineu Mecânico e manutenção do esteiro	M	30	S	Rio Grande	B	1	Ensino fundamental incompleto.	Maior de 2013. Indicação.
21/01/2016 - Soldador (na carteira de trabalho consta o esmerilhador)	M	24	S	Santa Vitória/RS	B	0	Ensino fundamental completo	2013 Ingresso mediante a entrega de currículo.
22/01/2016 - Amanda Montadora de andaime	F	38	S	Dom Pedrito/RS	B	1	Ensino médio completo.	Junho de 2013. Indicação.
25/01/2016 - Kauê Segurança patrimonial	M	27	S	Rio Grande	N	0	Ensino médio completo	Maior de 2015. Indicação
30/01/2016 - Silvano Estagiário no setor de projeto e planejamento	M	32	S	Rio Grande	B	1	Graduação em andamento: Engenharia Civil	Outubro de 2015. Entrega de currículo.

<sup>84</sup> Curso que envolve técnicas de içamento e movimentação de carga.

02/02/2016 - Cléber Encarregado de produção	M	35	S	Rio Grande	P	0	Possui o primeiro grau completo.	2012 Indicação
05/02/2016 - Otto Montador de andaime (1)	M	30	S	Rio Grande	B	2	Possui o segundo grau completo	Maio de 2013 Indicação
05/02/2016 - Igor Montador de andaime (2)	M	29	S	Rio Grande	P	1	Tem o ensino médio incompleto.	Março de 2014 Indicação
23/03/2016 - Horácio Montador de tubulação	M	32	S	Rio Grande	B	0	É técnico em desenho industrial. Possui curso superior incompleto	2012 Entrou no polo depois de realizar um curso de solda
06/04/2016 - Nilo Encanador Industrial	M	60	C	Júlio de Castilhos/RS.	B	2	Possui o segundo grau completo	Setembro de 2013 Indicação
13/06/2016 - Evaristo Supervisor de elétrica e instrumentação	M	56	C	Fortaleza/Ceará.	P	2	Técnico em Eletrônica em Minas Gerais em 1981. Graduação em andamento: Engenharia de controle e automação	Junho de 2016 Indicação

Fonte: Pesquisa de Campo, realizada no primeiro semestre de 2016.

Notas: Todos os nomes dos entrevistados são fictícios. Legendas: S (solteiro); C (casado e ou União Estável); D (divorciado, separado); B (branco); N (negro); P (pardo).

Deste contingente, doze são do sexo masculino e uma é do sexo feminino. A maioria, dez deles, é natural de Rio Grande, os demais são oriundos de Santa Vitória do Palmar, Dom Pedrito, Júlio de Castilhos e um só é de outro estado, de Fortaleza (Ceará). Na dimensão cronológica, utilizamos o indicador de idade, e o grupo de entrevistados têm o membro mais novo com vinte e quatro (24) anos e o mais velho com sessenta anos (60). Em relação a como se declaram em relação a sua cor: nove se autodeclararam branco, três pardos e um negro. Oito dos entrevistados têm filhos. Chama a atenção o fato de terem entre um e dois filhos.

No que diz respeito à escolaridade, três entrevistados estão cursando graduação (engenharia civil, geografia e, engenharia de controle e automação), seis possuem o ensino médio completo, um o ensino fundamental completo, dois com o primeiro grau incompleto,

um tem o ensino médio incompleto. Três entrevistados se identificaram como “peão de trecho”<sup>85</sup>, isto é, conforme explicaram, são trabalhadores que rodam de obra em obra pelo país e desempenham a mesma função, independente do lugar em que trabalham. Possuem uma rede de relações que os insere nos empreendimentos e, assim, garantem uma carreira no mesmo tipo de atividade, a qual denominamos como “carreira de trecho”, conforme será abordado mais detidamente no sexto capítulo<sup>86</sup>.

Oito entrevistados possuem imóvel próprio, dois alugam um imóvel, um é posseiro (conforme se definiu), um mora em uma casa emprestada, e um mora no imóvel dos pais.

Constatamos que os entrevistados, assim como verificado na tabela 10, a maioria dos trabalhadores do Polo Naval são do sexo masculino, a despeito de nossos contatos com trabalhadoras, entrevistamos somente uma. Sua faixa etária predominante, também de acordo com a tabela 8, é de homens e mulheres jovens entre 25 a 49 anos. Os contratos no momento da admissão são de experiência o que possibilita a rotatividade: “a taxa de rotatividade girou em torno de 91,47%, em 2013 – ano em que as três plataformas (P-63, P-55 e P-58) estavam ou em processo de construção ou de finalização, simultaneamente –, e de 46,16%, em 2014, ano em que o casco da P-66 foi finalizado” (D’AVILA, BRIDI, 2015c, p. 239). Interessante notar a rotatividade de alguns dos entrevistados que saíram da condição de contrato terceirizado para contratado direto na empresa principal.

A jornada de trabalho, em geral, é de 44 horas semanais, à exceção do estagiário que é uma forma típica de contratação flexível.

Os atributos das profissões de nossos entrevistados, e as atividades que realizam estão sintetizadas no quadro a seguir.

---

<sup>85</sup> O termo “peão” é oriundo do meio dos trabalhadores da construção civil e significa, pelo que depreendemos do relato de nossos entrevistados: aquele trabalhador que “roda por diversas fábricas e obras pelo Brasil”. Entretanto, o que nos interessa aqui é estabelecer a ligação entre a flexibilidade na forma de empregabilidade propagada pelo discurso empresarial e a forma como ela ocorre com os trabalhadores do Polo. Em termos acadêmicos, Vêras de Oliveira (2013, p. 236) explica que: “Não se sabe, precisamente, onde e quando a expressão “peão” passou a ser usada, no Brasil, com o sentido de operário pouco ou sem qualificação”. Mas o autor aponta que o trabalho de Rainho (1980) [“Os peões do grande ABC”] foi um dos primeiros estudos a tratar desde tema partindo desta conotação. Em estudos futuros pretendemos desvendar a trajetória profissional destes trabalhadores.

<sup>86</sup> Este termo ora designado por nós, pretende assinalar uma trajetória de trabalho com certas características particulares que englobam os trabalhadores desde os cargos mais altos da hierarquia até os trabalhadores da área de produção do estaleiro; que se inserem nas obras através de sua rede de contatos e da reputação que desenvolvem em cada “trecho” ou obras nas quais trabalham.

QUADRO 9 – PROFISSÃO E ATRIBUTOS

Profissão	Atributos
Pintor industrial	Analisam e preparam as superfícies a serem pintadas e calculam quantidade de materiais para pintura. Identificam, preparam e aplicam tintas em superfícies, dão polimento e retocam superfícies pintadas. Secam superfícies e reparam equipamentos de pintura.
Operador de ponte rolante	<i>Riggers</i> realizam todo o trabalho de manipulação dentro um estaleiro naval. O alcance de seus trabalhos varia desde o levantamento e deslocamento de estruturas pesadas, andaimes e movimentos de estruturas de peso moderado dentro do estaleiro naval. Eles também são treinados para operar vários tipos de guindastes que são empregados no quintal, e sua certificação é renovada a cada ano. O uso de símbolos de mão para se comunicar entre si e o operadores de grua durante as operações de elevação e deslocamento em condições de alto ruído é uma parte importante do seu programa de treinamento. <i>Riggers</i> também são submetidos a um programa de aprendizado certificado antes de serem absorvidos como funcionários no estaleiro.
Mecânico e manutenção do estaleiro	Realizam manutenção em componentes, equipamentos e máquinas industriais; planejam atividades de manutenção; avaliam condições de funcionamento e desempenho de componentes de máquinas e equipamentos; lubrificam máquinas, componentes e ferramentas. Documentam informações técnicas; realizam ações de qualidade e preservação ambiental e trabalham segundo normas de segurança.
Soldador	Os soldadores são os responsáveis pela soldagem de todas as estruturas metálicas que compõem o navio, que inclui as placas de casco do navio, quadros, vigas tanques, fundações, tubulações, etc. A maioria dos estaleiros têm escolas de treinamento de soldagem dentro de suas instalações. Essas escolas realizam amplos programas de treinamento de soldagem para soldadores que desejam ser certificados para o estaleiro. Eles são treinados em teoria e em trabalho para todos os tipos de soldagem que seriam utilizados pelo estaleiro (geralmente, soldagem por arco, soldagem MIG, soldagem TIG, etc). Após a conclusão do período de treinamento, cada soldador é testado e a qualidade de suas soldas é examinada por métodos de teste não destrutivos. Somente os que não possuem defeitos de solda são recrutados como soldadores no estaleiro. Um procedimento semelhante de indução é seguido para soldadores. No entanto, uma vez que a soldagem é um trabalho menor em todo o fluxo de trabalho, a maioria dos trabalhos de soldagem são transferidos para subcontratados.
Montador de andaime	Planejam trabalhos de carpintaria, preparam canteiro de obras e montam fôrmas metálicas. Confeccionam fôrmas de madeira e forro de laje (painéis), constroem andaimes e proteção de madeira e estruturas de madeira para telhado. Escoram lajes de pontes, viadutos e grandes vãos. Montam portas e esquadrias. Finalizam serviços tais como desmonte de andaimes, limpeza e lubrificação de fôrmas metálicas, seleção de materiais reutilizáveis, armazenamento de peças e equipamentos.
Segurança patrimonial	Supervisionam, orientam e treinam equipes de segurança. Analisam projetos de segurança e adotam medidas corretivas. Programam simulados de emergência, elaboram escalas de serviços, supervisionam atividades, postos de trabalho, locais e atividades de risco. Investigam causas de ocorrências. Sugerem medidas preventivas e corretivas, atendem clientes e coordenam planos de emergência.
Estagiário no setor de projeto e planejamento	Engenheiros: a construção naval é tão complexa na natureza, exige o envolvimento de engenheiros de uma ampla gama de campos. Por exemplo, engenheiros mecânicos realizam toda a fabricação estrutural, equipamento e soldagem em um navio. Os engenheiros elétricos são responsáveis pela aquisição e instalação de equipamentos elétricos e cabos elétricos e painéis. O equipamento de navegação, a sua fiação e a instalação são uma operação realizada conjuntamente sob supervisão de engenheiros elétricos e eletrônicos. Os principais estaleiros navais agora empregam engenheiros de tubulação para

	realizar especificamente todo o trabalho relacionado à fabricação e instalação de tubagens e acessórios de tubulação em um navio. No entanto, alguns trabalhos como a instalação de maquinaria principal (motor diesel principal, motor auxiliar, hélices, eixos, etc) são realizados sob supervisão de engenheiros de vários campos de especialização. Um diploma de graduação em engenharia é uma necessidade neste perfil.
Montador de tubulação	Fabricantes de estruturas: A maioria da força de trabalho em estaleiros de construção naval é composta por fabricantes estruturais. Eles contam com desenhos técnicos para fabricar todas as estruturas que fazem parte do casco do farol. As duas habilidades mais importantes necessárias para os fabricantes estruturais são a leitura de desenhos de engenharia e a fabricação de trabalhos em metal. Após a fabricação de cada estrutura, eles também instalam o mesmo no casco. A maioria dos estaleiros recrutam fabricantes depois de completarem um programa de aprendizado certificado, juntamente com um curso de teoria relacionada. Alguns estaleiros segregam fabricantes estruturais de uma categoria especializada de “ajustadores estruturais”. A única diferença nestes casos é que os instaladores estruturais são especializados para a instalação de estruturas usinadas no casco do navio, o que requer técnicas de engenharia mais avançadas.
Encanador Industrial	Encanadores: os encanadores são importantes porque os encanamentos e o fornecimento de água em um navio devem ser perfeitos. O aspecto da tubulação em navios envolve a máxima atenção para a capacidade de ler e entender desenhos de layout de tubulação isométrica e desenhos de <i>Piping</i> e Instrumentação (P & IDs). Os encanadores são trabalhadores especializados na instalação de todas as condutas dentro de um navio, juntamente com todos os tipos de acessórios de tubulação, como válvulas, flanges, etc. Um conhecimento decente sobre os diferentes tipos de válvulas, a identificação de cada tipo de válvula fisicamente e sobre um desenho através dos seus símbolos P & ID é um pré-requisito. Em todos os estaleiros modernos, os encanadores são absorvidos apenas depois de terem sido submetidos a um programa de aprendizado certificado dentro do estaleiro, seguindo o que eles aparecem para um exame final em que seus conhecimentos teóricos e práticos são testados.
Supervisor de elétrica e instrumentação	Supervisores: Como o nome sugere, os supervisores de construção são responsáveis por todo o processo de construção do navio no estaleiro. No entanto, isso não significa que um supervisor cuide do processo completo de construção naval. Todo departamento de nível de oficina teria um supervisor próprio. Por exemplo, um supervisor de casco cuidaria de todos os aspectos do equipamento estrutural no navio. Se houver vários navios sendo construídos pelo pátio ao mesmo tempo, haveria vários supervisores de casco. Em estaleiros maiores, construindo navios mais longos em blocos, cada bloco recebe um supervisor de casco separado. Da mesma forma, existem supervisores para cada departamento, por exemplo, supervisor de <i>Piping</i> , supervisor elétrico, supervisor de <i>Rigging</i> , supervisor de manutenção, supervisor de <i>Drydock</i> , etc. Geralmente, o mais experiente entre os fabricantes, instaladores, eletricitistas.

Fonte: Elaboração própria a partir de: O Petróleo. 10/10/2017 e Classificação Brasileira de Ocupações (CBO).

Para uma compreensão mais completa sobre o trabalho e as condições de trabalho dos trabalhadores do Polo, um dos focos desta tese, identificamos as questões relativas a jornada de trabalho e àquelas mais formais relativas a contratação do trabalhador. No que se refere a contratação, analisamos a categoria de trabalho na carteira e função, situações de desvio de função, a remuneração e participação nos lucros, e resultados ou então abono. Ou seja, as formas flexíveis de remuneração.

Todos os trabalhadores entrevistados, com exceção de Silvano (estagiário), foram contratados mediante o contrato de experiência depois dos exames admissionais e do



treinamento realizado na integração, sendo que todos possuem a carteira assinada. Exemplificamos em uma fala o que resume a questão do contrato: “É o primeiro acerto ali são 90 dias entendeu, depois que tu passaste os 90 dias aí fica em aberto” (Kauê - Segurança patrimonial, Rio Grande, 25 de janeiro de 2016). Dito isto, constatamos que havia a flexibilidade na contratação - conforme KREIN (2001) - já que todos os trabalhadores entrevistados foram empregados através do contrato de trabalho de experiência, e houve o caso de contrato mediante estágio.

Todos os entrevistados relataram que trabalham oito horas diárias, totalizando 44h semanais, portanto, 220 horas mensais. Com exceção de Silvano que trabalha seis horas por dia. Em relação as horas extras, a maioria contou que não estava ocorrendo, somente Nilo indicou que poderia ter que realizá-la no sábado.

A respeito da jornada rotativa<sup>87</sup>, somente Horácio relatou que chegou a trabalhar nesta modalidade, mas que foi durante pouco tempo. No ano de 2013, no pico de atividade o Polo chegou a ter os três turnos, portanto, a escala de trabalho não se dava na modalidade 12h por 36h “não existe isso lá”, outro entrevistado relatou “eu até gostaria”. Desde a instalação e ápice do Polo Naval, a flexibilidade de jornada de trabalho, de contratação e mesmo de remuneração estão presentes. No que se refere a jornada, por exemplo, em 2013 havia turnos inversos que deixaram de existir depois do pico de atividades. Em relação a remuneração, vejamos, no quadro a seguir os salários por função, conforme informações dos entrevistados, tomando como base no salário mínimo nacional de R\$ 880, vigente em 2016:

QUADRO 10– FUNÇÃO E REMUNERAÇÃO

<b>Função</b>	<b>Salário<sup>88</sup></b>
Estagiário	R\$ 1.200
Soldador (registrado como esmerilhador)	R\$ 1.760
Montador de andaime 1	R\$ 1.760
Segurança Patrimonial	R\$ 1.760
Pintor Industrial	R\$ 1.890
Operador de Ponte Rolante	R\$ 2.200
Montador de andaime 2	R\$ 2.100

<sup>87</sup> A jornada rotativa ocorre quando a empresa necessita de um volume maior de trabalhadores para cumprir determinado prazo, com ela os trabalhadores ficam à mercê das empresas, não tendo um horário fixo de trabalho. Portanto, sua vida fica condicionada ao trabalho quando existe esta modalidade.

<sup>88</sup> Consideramos que valores de 2016, quando o salário-mínimo nacional era de R\$ 880,00, visto que de 2010 a 2016 este passou por alterações.

Montadora de andaime	R\$ 2.300
Montador de tubulação	R\$ 2.302
Mecânico de manutenção	R\$ 2.640
Encanador industrial	R\$ 2.640
Encarregado de submontagem	R\$ 5.280
Supervisor	R\$ 14.500

Fonte: Pesquisa de Campo, realizada no primeiro semestre de 2016.

Conforme observamos, o estagiário recebe a menor remuneração e trabalha 6h diárias. Todos os demais trabalham 8h diárias, mas os que possuem cargos elevados na hierarquia recebem um salário mais alto (entre R\$ 5.000 e R\$ 14.000). Constatamos que a faixa salarial de nossos entrevistados, conforme a tabela 14, é em média, de dois a três salários mínimos, com exceção de Silvano que recebe um salário mínimo e meio e do encarregado que recebe seis salários mínimos aproximadamente. Por sua vez, o supervisor recebia dezesseis salários mínimos. O setor dele era composto pelo gerente de comissionamento, pelo coordenador de elétrica e “eu seria o coordenador de instrumentação, mas fiquei como supervisor, mas é que quer dizer ele não, eu só dou os dados para ele, por que? Porque eles quiseram economizar, saiu um coordenador e me botaram. Se fosse normal seria igual a ele, mas como eles quiseram economizar” (Evaristo - Supervisor de elétrica e instrumentação, Rio Grande, 13 de junho de 2016). O supervisor relatou que mesmo tendo ficado abaixo na hierarquia e por conseguinte no salário, porque o outro era mais antigo, quem respondia pelo setor era ele e o coordenador de elétrica e justificou que aceitou este rebaixamento na hierarquia para evitar o desemprego.

Utilizamos a base de cálculo do salário-mínimo nacional e comparamos com a Convenção Coletiva de Trabalho em vigor em 2016. Todavia, de acordo com a Convenção Coletiva de Trabalho, o salário mínimo era de R\$ 4,36 por hora, equivalente a R\$ 960, este era o salário base do ajudante e nenhum trabalhador poderia receber menos que este valor, isto é, o piso salarial estipulado era maior que o salário mínimo na época (SINDICATO DOS TRABALHADORES DAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS E DE MATERIAL ELÉTRICO DE RIO GRANDE E SÃO JOSÉ DO NORTE /STIMMERG, 2013/2014).

Não identificamos a existência de planos de carreira que visassem incentivar ao trabalhador. Em geral, o ajudante assume uma função específica e a mobilidade vertical é seletiva, isto é, reservada como possibilidade para os líderes de equipe ou para quem possui algum contato que indique o trabalhador até mesmo quando se trata para subir de nível.

Comparativamente, por exemplo, a Convenção Coletiva do ano de 2012/2013 do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do Rio de Janeiro (SINDIMETAL – RJ) estabelecia três modalidades de piso salarial: 1) trabalhador auxiliar de serviços gerais 2) profissional qualificado e 3) profissional não qualificado. Assim, o trabalhador auxiliar de serviços gerais, que compreende a função desempenhada voltada para asseio e conservação era de R\$ 779,35; por seu turno, o piso do profissional descrito como qualificado, estipulava o valor de R\$1.962,46 – como profissional qualificado estavam: Ajustador Mecânico, Encanador, Torneiro Mecânico, Eletricista, Eletricista de Manutenção, Fresador, Riscador, Mecânico de Manutenção, Mecânico, Chapeador, Desempenador, Curvador, Carpinteiro/Marceneiro, Operador de Guindaste/Pórtico, Soldador, Bombeiro Hidráulico, Gasista, Operador de Equipamento de Solda, Montador, Caldeireiro, Pintor, Operador de Ponte Rolante, Maçariqueiro, Montador de Andaime, Encanador de Teste, Operador de Ponte Rolante por Controle Remoto, Transportador, Goivador, Carvoeiro e Serralheiro. Por fim, o piso salarial dos profissionais “não qualificados”<sup>89</sup> - pedreiro naval, controlador de produção, controlador de ferramenta, massames/velames, lubrificador e funileiro – era R\$ 1.178,29.

Nossos entrevistados, com exceção do estagiário e do supervisor, se enquadram na segunda categoria com o piso em R\$ 1.962,46, entretanto vimos que a base de vencimento estipulada pela Convenção Coletiva do Sindicato de Rio Grande, talvez por ser a primeira, não distinguia, mas ao contrário nivelava o vencimento mensal a partir da categoria mais baixa - embora o valor fosse maior que salário mínimo -, o ajudante com R\$ 960, e ao realizar este nivelamento por baixo a média salarial tende, como vimos no quadro, a não sofrer variações significativas.

Nossa pesquisa ocorreu neste ínterim em que, uma estratégia do Governo Federal começou a ser desmantelada, e acertou precisamente a indústria naval que imediatamente foi impactada. Mesmo com o ajuste do salário mínimo nacional<sup>90</sup>, a remuneração conforme estabelecida em Convenção Coletiva já sofria os impactos da crise, assim como os indicadores

---

<sup>89</sup> A partir da Convenção Coletiva de 2014/2015 o sindicato não distingue mais entre trabalho qualificado e não qualificado, mas sim entre piso técnico salarial e piso salarial da categoria. Nesse sentido, passa a referir-se ao piso técnico profissional designado para trabalhadores que possuam curso técnico profissionalizante, de no mínimo dois anos, pelo SENAI nas funções de: soldador, caldeireiro, eletricista, ajustador mecânico, mecânico de máquinas, torneiro mecânico, retificador, mandrilhador, ferramenteiro e fresador. Por seu turno, o piso salarial da categoria abrange, mediante a adoção do critério que passou a considerar o tamanho da empresa, sendo assim classificadas: a empresa com até 30 empregados e aquela com 31 ou mais empregados totalizando a carga horária de 220 horas/mês.

<sup>90</sup> Em 2017 o salário mínimo foi ajustado para R\$ 937,00, no entanto apenas o Estaleiro Honório Bicalho (QGI) estava operando. Este reajuste ficou abaixo da inflação registrada em 2017: “O valor foi reajustado em 6,48%, mas o INPC [ÍNDICE NACIONAL DE PREÇOS AO CONSUMIDOR] do ano foi de 6,58%, representando uma perda de 0,1% e o primeiro aumento abaixo da inflação desde 2003 (NUNES, CARTA CAPITAL, 19/01/2018).”

de emprego não só da indústria naval da cidade, mas de uma cadeia de serviços que começou a ser desmontada. Dito isto, podemos verificar que a política de reativação da indústria naval foi imediatamente impactada pela crise, a qual, por sua vez, apresentou seus efeitos de forma lenta, mas contínua. No capítulo seguinte, abordamos as estratégias empresariais que possibilitaram a flexibilidade, nas suas diferenças formas, e as variações assumidas entre o período de estabilidade e crise e o caso das atividades no Polo Naval.

## 5. ESTRATÉGIAS EMPRESARIAIS DE GESTÃO DA FORÇA DE TRABALHO: A MUDANÇA NO PAPEL DO ESTADO E OS IMPACTOS SENTIDOS NO POLO NAVAL

Muito embora esta tese não se volte detidamente para a análise a respeito da mudança do papel do Estado, esta variável perpassa nosso estudo. Sendo assim, nos propomos a observar como esta mudança foi sentida no Polo Naval a partir das estratégias empresariais de gestão da mão de obra, principalmente no período de ápice e as mudanças ocorridas com a crise. Para tanto, explicamos como a forma de recrutamento ocorreu nos dois momentos do Polo Naval, isto é, do seu apogeu ao ocaso; bem como a flexibilidade funcional a partir da criação de um cargo fictício na hierarquia formal e também demonstramos as formas de remuneração flexíveis e os “benefícios” dos trabalhadores. A partir do indicador sobre as condições de trabalho e as estratégias empresariais que possibilitaram flexibilidade, abordamos as mudanças no Diálogo Diário de Segurança (DDS), que trata sobre como sobre os empresários se utilizam disso para flexibilizar o trabalho.

### 5.1 A FORMA DE RECRUTAMENTO E O DUO APARENTE DE LÓGICAS ENVOLVIDAS: ENTRE O *BOOM* E O OCASO DO POLO NAVAL: A TRADIÇÃO NAVAL E A CURVA DE APRENDIZADO

Com a instalação do Polo Naval e o rápido crescimento dessa indústria implicou em aumento da demanda de mão de obra qualificada. A ausência de uma “cultura de polo” foi levantada por diversos atores na região como um problema, tanto para a composição de uma mão de obra qualificada quanto para a própria estruturação dos segmentos na região. Alguns programas para a qualificação foram implantados, visando a população local, conforme destacamos no segundo capítulo, especialmente na fase de implantação do Polo.

Um dos problemas identificados e alegados pelas empresas, quando da instalação do Polo, se referia a falta de uma mão de obra local afeita ao tipo de atividade naval, e, portanto, reclamavam de uma falta de “cultura de Polo”, adotando aqui a expressão nativa dos entrevistados. A “cultura”<sup>91</sup> requerida diz respeito a tradição naval. Isto porque a atividade

---

<sup>91</sup> Segundo Omar Aktouf (*apud* Bridi, 2008, p. 22-23), o conceito de cultura é muito mais vasto inscrevendo-se profundamente nas estruturas sociais, no inconsciente, no vivido e no vir a ser do coletivo humano. Aktouf

naval requer habilidades e conhecimentos específicos e, portanto, um trabalhador que saiba trabalhar na produção de plataformas. No início os trabalhadores locais e da região, não possuíam a experiência que é importante na curva de aprendizado. Por seu turno, a curva de aprendizado diz respeito a capacidade dos trabalhadores de repetir as atividades, remetendo assim à experiência de trabalhadores qualificados. Para suprir à carência de mão de obra qualificada, além de qualificar os trabalhadores locais e da região, a cidade de Rio Grande acabou atraindo mão de obra de outras partes do país.

Na ocasião da instalação do Polo, o discurso empresarial veiculado na mídia apontava para a necessidade de trabalhadores locais qualificados, o que constava inclusive nas condições da Lei Municipal (Lei nº 6.058/2005) para instalação do Polo. Com isso, o sistema S<sup>92</sup>, principalmente o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), começou a ofertar uma série de cursos técnicos na área de metalurgia. Além disso, em 2011 o Plano Setorial de Qualificação (Planseq)<sup>93</sup> ofereceu 467 vagas para os cursos “de soldador de estruturas metálicas, caldeireiro, maçariqueiro, esmerilhador e soldador de tubulações”<sup>94</sup>. Por sua vez, surgiram várias empresas que objetivavam a qualificação da força de trabalho local para trabalhar no Polo Naval; entre elas, por exemplo, a antiga QUIP S/A que montou em setembro de 2010, no seu próprio estaleiro, uma escolinha para qualificar a mão-de-obra principalmente para atuar na área da solda (CINTRA, 18/05/2011).

---

considera o uso trivial do conceito de cultura da empresa como abusivo. As várias correntes analisadas concebem a cultura da empresa como um "cimento social", um sistema de crenças, de valores, e de normas, que constituem "modelos de comportamento", "um conjunto de símbolos", de "significados" e de "objetivos" compartilhados. Qualquer que seja a escola, afirma Aktouf (1996, p. 43) a "cultura" da empresa "é a quase mágica comunhão de todos, patrões e operários, dirigentes e dirigidos, em um mesmo e entusiástico movimento de sustentação da empresa e seus objetivos". Contrastando os usos que normalmente se faz do conceito de cultura com os conceitos configurados pela antropologia, a etnologia analisa que a cultura implica interdependência entre história, estrutura social, condições de vida e experiências subjetivas das pessoas por ser” (BRIDI, 2008, p. 22-23). Essas reflexões sobre o conceito do termo cultura levou-nos a utilizar aspas para o termo, visto que aquilo que é denominado como fazendo parte da "cultura" pode ser obra de seus dirigentes, que seguindo modismos ou tendências organizacionais, tratam de impingir por meio de diversas estratégias, refrãos, *slogans* e palavras de ordem aos trabalhadores para forjar uma identidade com a empresa (BRIDI, 2008, p. 23).

<sup>92</sup> Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), Serviço Social da Indústria (Sesi), Serviço Social do Comércio (Sesc), entre outros.

<sup>93</sup> Plano Setoriais de Qualificação: Os PlanSeQs são parte integrante do Plano Nacional de Qualificação – PNQ, sendo instrumento complementar aos Planos Territoriais de Qualificação – PlanTeQs, orientados ao atendimento transversal e concertado de demandas emergenciais, estruturantes ou setorializadas de qualificação, identificadas a partir de iniciativas governamentais, sindicais, empresariais ou sociais, cujo atendimento não tenha sido passível de antecipação pelo planejamento dos entes federativos ou municipalizados. Os PlanSeQs se caracterizam como um espaço de integração entre políticas de desenvolvimento e emprego (em particular intermediação de mão-de-obra, qualificação social e profissional e certificação profissional), em articulação direta com oportunidades concretas de ocupação nos novos empregos gerados, observando, quando pertinente, questões de inclusão social. Fonte: [http://www.nds.org.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=128&Itemid=82](http://www.nds.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=128&Itemid=82) Acesso em: 10 de set. 2015.

<sup>94</sup> Fonte: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2011/09/interessados-em-realizar-curso-para-industria-naval-formam-filas-em-rio-grande-3500873.html> Acesso em: 10 nov. 2013.



A queixa frequente das empresas de falta de mão de obra qualificada, também levou a Ecovix a treinar profissionais nas categorias de soldadores, montadores de estruturas, caldeireiros, operadores de maçarico, encanadores e pintores industriais. Já para a área de engenharia e gestão a empresa desenvolveu, em parceria com a Universidade do Vale de Rio dos Sinos (Unisinos), um *Master in Business Administration* (MBA) voltado para a indústria naval (TORRES, 09/09/2012). Isso significa que o empreendimento local, além de promover emprego e renda como mostramos no primeiro capítulo e a elevação do PIB analisado naquele capítulo possibilitou a criação de cursos, porque criou como uma das pré-condições para a instalação do Polo no município, a formação profissional dos trabalhadores da cidade e região. Este movimento de qualificação profissional se insere na estratégia “neodesenvolvimentista”, que visava não somente o empreendimento industrial, mas o incentivo de trabalhadores se qualificarem para passar a ocupar os novos postos de trabalho gerados, como é o caso das políticas de intermediação de mão de obra.

Após o amplo processo com vistas a qualificação profissional, o Polo Naval foi inaugurado em outubro de 2010 e logo começaram as contratações. Mas, de acordo com o sindicato dos trabalhadores, com as matérias veiculadas na mídia e para “surpresa” dos rio-grandinos e trabalhadores da região, havia certa preferência pelos trabalhadores oriundos de fora do estado e o argumento para a não contratação consistia na falta de experiência dos trabalhadores locais.

Isto é, à falta de experiência ou de uma “cultura<sup>95</sup>” na construção naval levou a contratação de migrantes nos primeiros anos de atividade do Polo até seu ápice, que intitulamos como trabalhadores da “carreira de trecho” os quais, fazem parte de um mercado de trabalho “cativo” (LIMA, 1996). Conforme relato dos dirigentes sindicais, um dos principais problemas para os trabalhadores locais foi o emprego de um grande contingente de trabalhadores de fora da cidade e do estado, que para o sindicato são qualificados e têm experiência. Nessa ótica, esses trabalhadores migrantes retiram o emprego dos trabalhadores locais porque “são fichados”<sup>96</sup> de acordo com o endereço local que fornecem e não pela identidade, a qual revelaria a naturalidade. No entanto, conforme atestamos, sob o rótulo da qualificação e as questões de migração, se “esconde” a lógica de recrutamento que requer uma rede de contatos na qual a empregabilidade passa a ser requisito corrente, cabendo ao

---

<sup>95</sup> Mantivemos o termo cultura como afirmado pelo entrevistado, que significa a falta de experiência dos trabalhadores quanto ao setor, assim como o desconhecimento sobre as práticas de trabalho, de uma melhor organização e até de planejamento para execução das atividades dentro do Polo. Isto é, a falta de tradição de trabalho na indústria naval.

<sup>96</sup> Mantivemos a linguagem do sindicato e da empresa.

trabalhador saber manter a sua, isto é, saber-ser, saber se adequar as demandas do mercado de trabalho e se reinserir nos projetos (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009). A rede de contatos possibilita a inserção no mercado de trabalho do Polo e a mobilidade destes trabalhadores é um pré-requisito para se inserir em diferentes empreendimentos.

Essa forma de recrutamento estava mais visível nos primeiros anos do Polo, nos quais a dimensão da experiência era requerida na contratação. E daí surgia o dilema do recrutamento centrado entre a experiência e a ausência de tradição naval, mas esses dois elementos chamam a atenção por serem parte do mesmo problema de recrutamento e, ao mesmo tempo, foram resolvidos mediante a contratação de trabalhadores provenientes da “carreira de trecho” nos primórdios do Polo. Conforme elucidado no trecho:

**[...] as pessoas, eles com o tempo vão melhorando é uma curva de aprendizado [...].** A pessoa não está capacitada, não está ambientada, não tem conhecimento, não tem experiência, então realmente é um período complicado, gente. Então, agora eles já estão numa fase bastante já de estabilização, quer dizer, a gente está hoje por volta de umas 8.400. [...]. É aquilo: chegou? Vai para a obra. Não tem, ah não, não fica meses e meses em treinamento [...]. Então, a gente já está percebendo que agora também a gente está numa fase mais de estabilização de mão-de-obra. [...] O *turn over* está caindo bastante (Representante A da empresa. Pelotas, novembro de 2014 – grifos nossos).

O representante empresarial se refere a curva de aprendizado, que é o tempo em que os trabalhadores levam para adquirirem experiência no trabalho. Além disso, o representante empresarial exemplifica na sua fala a transição vivenciada, qual seja a passagem do recrutamento via a rede dos trabalhadores da “carreira de trecho” ocorrida a partir de 2006 - com a instalação do Polo - para a contratação em 2014, de trabalhadores sem experiência sob o argumento que o treinamento ocorreria durante a obra. E nesse sentido, observamos que houve uma reversão em termos da qualificação que passou de uma característica do paradigma flexível – qualificação em cursos específicos - para o padrão histórico de organização do processo de trabalho na indústria naval, visto que os trabalhadores voltaram a serem treinados na própria obra. Deste modo, observamos que em 2014 a empresa já contratava trabalhadores locais e da região, mesmo que não tivessem totalmente capacitados. Este fato em parte, se deve aos efeitos da crise do setor naval que já se espalhava e a contratação de trabalhadores da cidade e região constituía como uma forma de economizar. Percebemos, portanto, uma negociação entre as duas lógicas de recrutamento (“carreira de trecho” e trabalhadores sem experiência), pois ambas continuaram a ocorrer em termos de contratação.

Se até 2014 parecia haver uma preferência pela mão de obra migrante, dada a maior experiência daqueles trabalhadores oriundos da “carreira de trecho” que vinham de fora, em 2015 houve uma mudança significativa, pois, a mídia local divulgou que os estaleiros preferiam os trabalhadores da região. Tal mudança pode ser percebida de duas formas: a) estes trabalhadores adquiriram experiência; b) o custo, incorporado na Convenção Coletiva, com os trabalhadores de outros estados. O sindicato dos metalúrgicos logrou junto a seus trabalhadores, algumas conquistas, tais como a folga de campo remunerada<sup>97</sup>; o pagamento das passagens de ida e volta; pagamento de aluguel para os cargos superiores, entre outras. Portanto, o trabalhador de fora do estado passou a ter um custo maior, do que aquele implicado com os trabalhadores da região. Sobre isso, afirma o dirigente sindical entrevistado:

O pessoal daqui fica né, ahh a bendita folga de campo. Porque o trabalhador de fora ele tem direito a duas férias no ano, as férias da CLT e a folga de campo que a cada 90 dias ele fica 10 dias fora. Aí na somatória vai dar 30 dias e ele tem duas férias no ano. O nosso Polo aqui produz tanto ou mais, não tenho nada contra ele, olha só, mas a gente vê a disparidade nesta questão aí. Por que a gente não tem encarregado, supervisores do Rio Grande do Sul? Por que não tem? Se não sai mais barato para a empresa? Hoje eles já estão vendo esse conceito, mas há quatro anos era muito grande a disparidade: enquanto um trabalhador do Rio Grande do Sul ganhava dois mil, o mesmo trabalhador do Rio de Janeiro, nada contra, ganhava quatro mil com vantagens e incentivos (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016).

Segundo a fala do dirigente sindical no período de ápice do Polo havia uma grande diferença entre os trabalhadores do estado com relação aos cargos de quadros superiores que eram ocupados majoritariamente por profissionais oriundos de fora do Rio Grande do Sul. Estes trabalhadores além de ganharem mais, recebiam vantagens e incentivos. Entretanto, em meados de 2015 essa situação começou a ser modificada porque, segundo o relato dos entrevistados, houve a demissão de muitas chefias e de trabalhadores de fora do estado devido à redução de custos em todos os setores tanto relacionada ao material quanto com os trabalhadores.

Portanto, o outro lado da moeda da tradição naval, em que pese as diferentes formas que é retratada pelos empregadores e trabalhadores, é o que intitulamos de “carreira de trecho”, visto que como argumentamos é composta por trabalhadores que trabalham em grandes empreendimentos pelo país, muitas vezes na mesma função só trocando de obra para obra, constituindo no decorrer de sua vida profissional o que definimos por “carreira de trecho”. Esses trabalhadores são importantes também devido a curva de aprendizado, pois são

---

<sup>97</sup> A folga de campo remunerada se aplica aos trabalhadores de outros estados, a cada noventa dias ele têm o direito de ficar dez dias fora do trabalho e a continuar recebendo o salário.

experientes o que, em tese, os torna mais adaptados as funções a serem desempenhadas com o menor tempo possível contribuindo assim, para a melhora da curva de aprendizado.

Dessa forma, consideramos que a “carreira de trecho” está inclusa na dinâmica da acumulação flexível, na medida em que estes trabalhadores possuem uma rede de contatos e são mobilizados para determinados empreendimentos através dela, e ao fazê-lo acabam por desenvolver, mesmo sem esta intenção, o princípio apregoado pela empregabilidade que diz respeito a capacidade do trabalhador para se inserir em outros projetos. Neste sentido, a empregabilidade propalada pelo discurso empresarial, através da mobilidade e da mudança se traduz na forma de “carreira de trecho”, no caso estudado, pois os trabalhadores só mudam de empreendimento, mas continuam desempenhando a mesma profissão. Por isso, a empregabilidade, na forma assumida no caso deste estudo, também revela o conteúdo assumido por um discurso flexibilizante.

Observamos, contudo, que a falta de tradição em construção naval na verdade era sanada, nos primeiros anos de atividade do Polo, através do recrutamento da força de trabalho, mediante uma rede de contratação, como analisamos neste item, que operava tanto para os cargos mais elevados da hierarquia quanto para aqueles do chão do estaleiro. Assim aparentemente, sob justificativas diversas, a “cultura de polo” aparece como um problema comum às empresas e aos trabalhadores, mas o que está por traz disso, e que não é explicitado pelos gestores, é a menor lucratividade medida em Homem/Hora. No entanto, para os trabalhadores o problema desta forma de recrutamento devia-se as “facções ou peixes” divididas entre graus mais elevados da hierarquia e, na área de produção propriamente dita, que prejudicariam a contratação de trabalhadores locais e da região. Por isso, abordamos no próximo subitem a curva de aprendizado e o homem-hora, isto é, à medida da lucratividade e que propicia sua melhoria a qual, por sua vez, recai sobre os trabalhadores.

#### 5.5.1 A curva de aprendizado e o Homem-Hora trabalhada: o “problema” da tradição naval

Nos termos empresariais a tradição naval é tão importante porque remete a curva de aprendizado. Este conceito, oriundo da gestão empresarial significa “uma ferramenta capaz de monitorar o desempenho de trabalhadores submetidos a tarefas repetitivas. Através das curvas é possível analisar e programar tarefas produtivas, reduzindo perdas decorrentes da

inabilidade do trabalhador”<sup>98</sup> (ANZANELLO; FOGLIATTO, 2007, p. 109). Inclusive, em um dos estaleiros de Rio Grande a repetibilidade fazia parte do processo de fabricação das plataformas replicantes - em que o processo repete o anterior. A ausência de uma tradição naval na região era considerada pelos entrevistados (gestores), de certa forma, danosa, pois prejudica, em tese, os ganhos de produtividade da empresa. Esses ganhos são medidos, por meio do indicador padrão Homem/hora (H/h) através do qual é possível saber o nível de produtividade da mão de obra da indústria naval.

Na curva de aprendizado observamos que a produtividade recai na figura do trabalhador. Por isso a “cultura naval”, movida pela lógica do recrutamento, isto é, a mobilização de trabalhadores de “carreira de trecho” para lugares que não dispõem de tradição em ramos industriais, é tão importante ao setor empresarial. Corroborando com tal constatação, segundo Dore, Lage e Processi, o homem-hora também é um indicador padrão que mede o nível da “produtividade de mão de obra na indústria naval é HH (homem-hora) /CGT (*compensated gross tonnage* – tonelagem bruta compensada)”. Trata-se de uma “medida que equilibra as variações no nível de complexidade entre os tipos de embarcações existentes. Para o segmento *offshore*, especialmente sondas e plataformas, utiliza-se o indicador HH/t” (DORES; LAGE; PROCESSI, 2012, p. 291)”. Importante lembrar que as mercadorias produzidas, isto é, as plataformas possuem complexidades diferentes e, portanto, a produção se mede pelo H/h visto que o Polo Naval de Rio Grande é do segmento *offshore*. Diferente da montagem de um carro ou de um computador, por exemplo, não se tem como medir a produtividade no dia a dia, ao invés disso esta é medida pelo menor tempo levado pelo trabalhador para desempenhar determinada atividade.

Assim sendo, a curva de aprendizado reflete a produtividade medida pelo indicador Homem/hora. Segundo Garcia (2003), o setor industrial pelo menos até a década de 1970, nos serviços voltados para manutenção, utilizava a contratação via pagamento por Homem-Hora. Desse modo, o único compromisso dos prestadores de serviços consistia em “garantir a presença de seus funcionários na planta industrial dos clientes, sendo remunerados pela quantidade total de horas trabalhadas” (GARCIA, 2003, p. 24). De acordo com o autor, o uso

---

<sup>98</sup> O total de horas homem por tarefa se obtém multiplicando o número de pessoas atribuídas a uma tarefa pelo tempo que demora a completá-la. Suponhamos, por exemplo, que 15 operários numa fábrica de metalurgia dedicam 10 jornadas de trabalho para completar um pedido de 800 unidades de produto. Estimando 6 horas úteis por dia, o total de horas por pessoa se obtém com a seguinte multiplicação:  $15 \times 10 \times 6 = 900h$ . Portanto, a produtividade é igual a  $800/900 = 0.89$  unidades por hora. Como conhecemos o custo de homem-hora, é fácil calcular como a força de trabalho que contribui ao custo unitário e à rentabilidade da linha de produto. Além disso, este *ratio* pode ser tomado como ponto de partida para medir melhorias de produtividade, introduzir novos processos e reduzir custos. Fonte: <http://www.itmplatform.com/br/blog/como-calculer-o-custo-homem-hora-de-seus-projetos/> Acesso em: 15 de mar. 2018.

desta modalidade de contratação tem como principal consequência o não comprometimento do fornecedor com os resultados do serviço, e para a indústria isto é negativo. Como o próprio nome expressa, prestadores de serviço tinham a responsabilidade única de garantir a presença de seus funcionários na planta industrial dos clientes, sendo remunerados pela quantidade total de horas trabalhadas. Apesar de ainda praticada em larga escala, essa modalidade de contratação não exige comprometimento do fornecedor com resultados e, invariavelmente, as consequências para a indústria são negativas (GARCIA, 2003, p. 24).

Cléber, o encarregado do setor de sub montagem e estrutura elétrica, relatou que o contrato homem-hora é estabelecido na terceirização de atividades.

[...] isso é direcionado ao terceirizado da empresa, mas não ao funcionário. Quem ganha é a empresa, porque o homem-hora ele é mais caro né, mais caro para a empresa que está contratando, porque ela tem que pagar mais por menos tempo de serviço. Porque o homem-hora se torna o cara que faz mais rápido o serviço né, é em curto prazo, eu entendo dessa forma né, é um serviço de curto prazo quando tem uma empreitada, a empreitada ao invés de ser, empreitada com uma tolerância de um tempo a mais, não. Ela tem aquele termo de entrega X e tem que entregar (Cléber - Encarregado do setor de sub montagem e estrutura elétrica, Rio Grande, 02 de fevereiro de 2016).

Podemos deduzir com base nos dados, que o contrato homem/hora se aplica entre a empresa tomadora de serviços e a prestadora vencedora da licitação. Entretanto, não analisamos esta relação, pois o que nos interessa é estabelecer o nexo entre tradição naval e curva de aprendizado, já que estes temas apareceram na pesquisa com frequência e dissociados. Segundo Anzanello e Fogliatto (2007), o custo da mão de obra representa de 15% a 20% dos custos totais de construção de navios, e varia de acordo com a curva de aprendizado dos estaleiros – que é o que define a velocidade dos ganhos de produtividade - e o nível tecnológico auferido pelo nível de mecanização de todos os processos. Ou seja, a curva de aprendizado é resultante do aprimoramento oriundo das “repetições das tarefas” no processo de aprendizagem (ANZANELLO; FOGLIATTO, 2007, p. 109) e recai, portanto, sobre os metalúrgicos, conforme dito anteriormente, embora estes não auferam os lucros, em caso do contrato H/h. Por isso, os trabalhadores da “carreira de trecho” foram tão importantes no começo e até a deflagração da crise, ou seja, eram experientes em repetir tarefas pré-determinadas, por conseguinte, melhoravam a curva de aprendizado medida pelo H/h.

Na época de elaboração dos estudos para formulação do PROMEF, programa que foi determinante para a revitalização da indústria naval brasileira, tratado no segundo capítulo, estes indicavam que “a curva de aprendizado da indústria naval brasileira era de 15% no consumo de mão de obra, medido pelo indicador HH/CGT. A declividade da curva dos países

asiáticos é de cerca de 70%” (DORES; LAGE; PROCESSI, 2012, p. 291). Isto é, no Brasil a indústria naval depende muito mais do aprimoramento dos trabalhadores. Por exemplo, em Rio Grande, dada a inexistência da indústria naval, o tempo de experiência requerido foi maior, e logo no começo do empreendimento foi suprido pelos trabalhadores da “carreira de trecho”, tendo em vista o aumento da produção.

Ademais, o custo da mão de obra no Brasil “varia entre US\$ 11 e US\$ 19/HH, inferior ao de alguns países asiáticos e europeus, porém superior ao chinês, o país pode ser orientado a um nível tecnológico intermediário” (DORES; LAGE; PROCESSI, 2012, p. 292). O que nos leva a pensar que o custo do trabalhador brasileiro é baixo e ele só não é menor que o custo do trabalhador chinês, devido ao déficit tecnológico brasileiro. Além disso, podemos inferir que se o contrato homem/hora fosse realizado entre as empresas, a base para o cálculo da curva de aprendizagem são os trabalhadores da prestadora de serviços, que neste caso seria a vencedora da licitação, portanto, reforçamos que a curva de aprendizado e a tradição naval são faces da mesma moeda. O que diferenciamos anteriormente é que a preocupação com a cultura naval revelou a forma de recrutamento de trabalhadores logo no começo das obras e na inauguração em 2010, isto é, grande parte da demanda por trabalhadores foi suprida mediante a contratação de trabalhadores de outros estados, muitos deles oriundos de uma “carreira de trecho”. Na curva de aprendizado o aspecto salientado consiste no fato desta revelar o porquê da importância da tradição naval, dado que os índices de produtividade são medidos a partir do desempenho dos trabalhadores e assim isto explica também a contratação de trabalhadores qualificados e experientes no ramo, portanto a tradição naval e a curva de aprendizado ajudam a explicar a aferição de lucro da empresa.

Em nossa incursão em campo verificamos que os trabalhadores são contratados através do contrato temporário e mediante a subcontratação evidenciada pela diversidade das cores dos uniformes. Em termos de contrato, vimos que a empresa prestadora de serviço para a principal contratante pode auferir seus lucros, a partir do contrato homem/hora, tendo na curva de aprendizado que é o tempo necessário para o trabalhador aprender a desempenhar determinada atividade, sua principal preocupação, a qual por sua vez, era remetida, ou à questão da “cultura de polo” ou da ausência de uma tradição naval. Neste ponto, aparentemente o sindicato e empresa concordavam na explicação, porém ao analisarmos os elementos detidamente, observamos que a “cultura de polo” referida pelo sindicato, revelou uma forma de organização da contratação. Houve uma adequação entre estas duas lógicas de recrutamento conforme o amadurecimento das atividades navais na cidade.



Nesse sentido argumentamos que os programas para qualificação de mão-de-obra promovidos pelo Governo Federal principalmente o Programa de Mobilização da Indústria de Petróleo e Gás Natural (PROMINP) foi importante na cidade e região, pois propiciou aos trabalhadores a qualificação para o posterior ingresso na primeira experiência, em muitos casos, no trabalho em uma indústria naval. Por exemplo, até 2014, 90 mil pessoas já haviam sido formadas pelo Plano Nacional de Qualificação Profissional, no âmbito do PROMINP pelo Brasil, em 185 categorias profissionais (CAMPOS NETO, POMPERMAYER, 2014). Assim, observamos que embora tenha a lógica de recrutamento da “carreira de trecho”, a estratégia neodesenvolvimentista propiciou as bases para qualificar o trabalhador inexperiente no ramo da construção naval. No item a seguir, analisamos a hierarquia formal do Polo principalmente no que tange a criação de um cargo fictício, qual seja, o “líder” que remete a uma flexibilidade funcional.

## 5.2 A HIERARQUIA FORMAL E UM CARGO FICTÍCIO NO POLO: A FLEXIBILIDADE FUNCIONAL

Olhar para a posição que os trabalhadores ocupam no processo produtivo é revelador sobre as condições de trabalho, os conflitos, as hierarquias. Desse modo, indagamos aos nossos entrevistados sobre a posição hierárquica que o trabalhador ocupa, pois conforme observado no decorrer dos relatos, esta posição é importante para eles.

De acordo com o descrito pelos entrevistados, o Polo Naval em termos de hierarquia, possui um gerente, um chefe de divisão, além de ser composto por diversas áreas com seus respectivos coordenadores que utilizam o capacete na cor branca, os supervisores que usam duas faixas no capacete azul marinho, os encarregados que têm uma faixa no seu capacete. Assim, a hierarquia é composta formalmente: pela gerência; pelo chefe de divisão; pelos coordenadores de cada seção; pelos supervisores de cada seção; pelos encarregados de cada equipe, pelos trabalhadores, pelos estagiários e ajudantes. Portanto, o Polo possui uma estrutura hierárquica com vários níveis bem delimitados.

Além dos cargos descritos acima, os entrevistados relataram, na sua maioria, a presença do líder de equipe. Questionados então sobre o que isto significava, os entrevistados o descreveram como uma espécie de candidato a encarregado que não recebe contrapartida monetária para tanto, mas como um trabalhador que acumula funções (D’AVILA, 2016).

Além destes, há os cargos de confiança, chamados de CQ's. Em algumas funções e ou atividades realizadas não existe a figura do líder, nem ajudante como no caso de Irineu, que é mecânico em manutenção do estaleiro.

Entre os atributos do líder de equipe, também chamado de “frente”, está a facilidade de comunicação, como informa a entrevistada: “tu vai ser o frente, tu tens mais visão de trabalho, todos são qualificados, mas tu vai pra frente porque tu consegue te comunicar melhor com os outros, tu sabe conversar melhor para manter a união do grupo” (Amanda, Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016). O “frente”, ou o líder, se distingue do encarregado por determinado setor do Polo. Enquanto o “frente” desempenha o papel de liderança do grupo, o encarregado faz a gestão do trabalho e dá as orientações lembrando aqui que cada bloco possui uma numeração das montagens. Há, da parte dos trabalhadores, um reconhecimento de que o líder ou “frente” “só esquenta a cabeça e não ganha nada, ganha igual aos outros”. Otto, montador de andaime 1 revelou “eu sou o líder”, é o mesmo montador normal, ganha a mesma coisa só uma responsabilidade a mais” (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016).

Observamos assim, que “os assalariados continuam submetidos à mesma divisão entre concepção e execução das tarefas” (LINHART, 2000, p. 31), porque mesmo que requeira mais envolvimento e no caso de o líder ter que tomar decisões, ele o realiza seguindo prescrições. Segundo Linhart (2000), as coerções do taylorismo-fordismo foram descentralizadas e inclusas como exigência ao trabalhador que deve assumir responsabilidades, mas com um poder de decisão restrito. Assim, corroboramos com Linhart em sua análise sobre a empresa modernizada que tem um discurso e uma prática, que parece avançado ao liberar a palavra do trabalhador, que no fundo, é responsabilizado por aquilo que não seria da sua alçada.

A empresa modernizada é uma empresa falha em termos de coerência: se o indivíduo é valorizado em nível dos discursos, da gestão dos recursos humanos, no nível das relações sociais cada vez mais fundadas sobre a liberação da palavra, sobre a comunicação, as trocas, demanda-se um engajamento profundo, de ser disponível, flexível, sobretudo com isso se difunde cada vez mais inclui-lo dentro de uma lógica de responsabilização, sem que ofereçam, sempre para isto os meios necessários (LINHART, 2000, p. 31).

É recorrente na fala dos entrevistados alguns dos requisitos do “líder” de equipe, tais como: saber interagir, se comunicar, ser uma pessoa de confiança e saber trabalhar em equipe. Em relação ao ‘líder de equipe’, observamos essa inclusão na lógica de responsabilização, de um engajamento.

Há, contudo, uma crítica ao “líder” no processo produtivo como podemos depreender da fala de outro trabalhador que afirma, que o líder é um delator e que isso se deve à competição individualista no chão da empresa:

[...] é o “cagueta”, quem entrega o cara [...]. É, ele é o “vai na venda”, que fala tudo, quer derrubar todo mundo [...]. Ali todo mundo quer destaque, todo mundo quer crescer então um quer ser mais visto que o outro, um quer se mostrar mais profissional que o outro e aí aonde tu tens um problema, um aponta o outro e é cada um por si (Cainã, Pintor Industrial, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016).

O entrevistado denuncia em sua fala, a individualização entre os trabalhadores, a falta de sentimento de pertencimento a um coletivo. No taylorismo e no fordismo, conforme Gramsci (2001), os trabalhadores desempenhavam funções prescritas, executando-as a partir de movimentos repetitivos e de um ritmo de trabalho intenso enquanto isso o cérebro ficava livre, conforme depreendemos da passagem a seguir:

[...] quando o processo de adaptação se completou, verifica-se na realidade que o cérebro do operário, em vez de mumificar-se, alcançou um estado de completa liberdade. Mecanizou-se completamente apenas o gesto físico; a memória do ofício, reduzido a gestos simples repetidos com ritmo intenso, “aninhou-se” nos feixes musculares e nervosos e deixou o cérebro livre e desimpedido para outras ocupações (GRAMSCI, 2001, p. 272).

Desse modo, conforme analisa Nardi (2002), apesar dos trabalhadores estarem submetidos a mecanização do gesto no processo de trabalho e com o cérebro livre, estes construíam estratégias psíquicas de defesa que além de os proteger das condições de trabalho, lhes possibilitava organizar-se coletivamente (D’AVILA, 2017). Entretanto, sem nenhum saudosismo, constatamos que com as transformações ocorridas no “mundo do trabalho” houve uma individualização da negociação em paralelo com a diminuição do senso de pertencimento coletivo. O relato acima, nos demonstra que houve uma associação entre “o trabalho em grupo com a individualização das relações de trabalho, estimulando tanto a cooperação como a concorrência entre os trabalhadores, entre tantos outros elementos que conformam sua atividade (ANTUNES, 2018, p.80). Colbari (1995) argumenta que estas transformações não constam no contrato de trabalho, ou seja, incluem a boa vontade do trabalhador e, argumentamos que por isto, pode ser considerada como uma espécie engajamento subjetivo visto que requer uma adesão ao trabalho (ALVES, 2012; D’AVILA, 2017).

Segundo Linhart (2000), as empresas requerem cada vez mais trabalhadores que sejam favoráveis a ela, “os gestores modernos têm apelado sobretudo para a individualização, cujos instrumentos vão desde individualização dos aumentos do salário, reclassificações de cargo – que é a estratégia utilizada no caso do líder no Polo Naval. Entretanto, enquanto o

líder aguarda a reclassificação, ao adotar esta estratégia o trabalhador acaba aceitando uma flexibilidade de funções, conforme Krein (2001), que é o ajuste das tarefas e evolução das responsabilidades do trabalhador, porque o líder continua sendo um trabalhador que desempenha a função que está na sua carteira de trabalho e assume a responsabilidade de cuidar da equipe.

Em relação a este mecanismo de individualização do “líder”, o sindicato dos trabalhadores se mostra atento às situações de conflitos que se estabelecem no chão da empresa que podem levar ao desgaste. Segundo o dirigente sindical entrevistado “o que a gente não tolera é aquele encarregado ficar “chicoteando” o cara lá para ele produzir, produzir, produzir” (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016). Se reportado o caso, o sindicato tende a entrar com medidas para defender o trabalhador.

A partir de 2015, quando o Polo entrou em crise, pelas razões já tratadas no segundo capítulo, a função de “líder” perdeu relevância, como depreendemos de uma das entrevistas: “está todo mundo desiludido, os líderes que tinha, voltaram para a função atual de peão porque largaram mão de ser, porque sabem que não vão para encarregado” (Luan, Soldador, Rio Grande, 21 de janeiro de 2016). Ou seja, em outra interpretação, é o desemprego que se coloca na porta de cada um que altera essa dinâmica de disputas.

Os trabalhadores demonstram certa clareza acerca desta diferenciação simbólica envolta na figura do líder. Mas na medida em que as possibilidades de promoção são cortadas, eles não veem como se manter em uma luta individual para conquistar um espaço, uma função, que sabem que não virá. O fato da consciência sobre este engajamento revela o quanto perene ele é visto, sem a possibilidade de ser promovido tal “cargo” resultava como empenho por algo em vão. Os entrevistados reconhecem que “é porque é de boca, né tu não ganhas um diferencial”. Talvez a única vantagem em ser líder é a possibilidade de passar para encarregado:

[...] ele [o encarregado] vai botar uma apropriação no teu nome, aí os caras da equipe vão estar na tua apropriação. Aí quando tiver [a oportunidade de promoção], tu fazes um curso lá para ser encarregado, pra depois passar pra encarregado. Eles botam que nem se tivessem “caximbando” (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016).

“Caximbar”, segundo o entrevistado, vem de cachimbo como se estiveste esperando a oportunidade e que segundo sua descrição esta era a melhor forma para ser promovido dentro da empresa. O líder “vai fazer que nem a feição do encarregado, o responsável da equipe é ele. Se der alguma coisa quem vai responder é ele; claro que o encarregado responde por tudo”, mas o encarregado, por sua vez, cobra do líder da equipe.

Sabendo de sua função, registrado como montador de andaime, mas simbolicamente exercendo o papel de liderança da equipe, o entrevistado esclarece que:

[...] não cobro demais, eu tento fazer, no caso, não adianta eu ser um cara, cobrar fazer os caras fazer produção, ser um mau líder lá porque eu tenho que saber levar a equipe. Então, eu tento levar no meio termo, meio para o lado da empresa e o lado do funcionário também, então eu vou lá, tem que correr, tem que correr, agora de vez em quando dá para ser um pouquinho mais *light*. Não, o carrasco aquele não, não. Eu vou mais na manha, aí os outros ficam até de cara comigo porque eu vou mais na manha, não sou de fazer eles correrem demais. Porque senão não tem condições, até a equipe derruba o cara, né. E mesmo não ganha nada para isso também, faço só a minha função (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016).

Conforme descrito, ele se considera um líder mais moderado porque senão a equipe não o sustenta na função e ele perderia sua oportunidade de “caximbar”. O entrevistado explicou que é líder desde 2014 e conta que chegou a esta “posição” porque na época o encarregado deles tinha sido promovido à supervisão e “ele disse que estava agradecido a nós né, ele subiu devido a nós, ao nosso desempenho lá, fizemos tudo certo, nós trabalhávamos com quatro ali, coisa que uma equipe inteira de dez não fazia”. Ele informou que, por exemplo, em uma equipe de dez trabalhadores têm um líder e no caso de precisar dividir a equipe, em virtude do trabalho e do tempo requerido, esse líder nomeia outro para ficar na outra equipe, mas que na verdade só um está “caximbando”. “É porque qualquer coisa lá eu que respondo, mesmo não ganhando nada é só uma coisa simbólica que se tiver a oportunidade eles vão dar para quem é o cara que está de “frente””. Questionado se, mesmo ciente de tudo o que descrevia, ele gostava da função, o entrevistado respondeu que “até gosto, porque já trabalhei com líder que é horrível de trabalhar então pra trabalhar com outro lá é mais fácil eu ser líder, né” (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016).

Para o entrevistado, o papel do líder é de liderar o trabalho, mas que é o que mais trabalha, pois tem que dar o exemplo.

Tu és líder, tudo bem, mas tem que trabalhar. Agora ir ali e ficar me olhando não, tem que trabalhar junto, o líder o que que é? É o primeiro cara a trabalhar, é o primeiro a pegar ir lá e dá iniciativa: ó gurizada vamos fazer tal coisa e vamos lá! **Tem líder que pensa que é encarregado** que vai ficar olhando, e até o encarregado tem que bater chave, o certo. Mas tem cara lá, que no início, só ficava olhando, aí eles fizeram de reclamar e ele começou a fazer, porque não tinha condições. A etapa 3, a equipe era dividida em três caras aí era um líder e os outros dois da equipe, aí dois trabalhavam e o outro olhava, aí não dava (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016 – grifos nossos).

Assim, o entrevistado destacou que havia líderes que não trabalhavam e os trabalhadores reclamaram para o encarregado, pois numa equipe pequena, em que um não faz a sua parte, sobrecarrega os demais. Além de revelar que o líder possui autonomia relativa para nomear a outrem caso necessário, mas nas regras simbólicas apenas um está em condições de concorrer a tão aguardada promoção. Por fim, o entrevistado deixa claro que o líder não é o encarregado o que demonstra que o engajamento é, na verdade, um meio para atingir um fim. Assumir a função de líder, portanto, é uma estratégia do trabalhador para subir na hierarquia e obter um cargo formal.

Horácio, um de nossos entrevistados, relatou o caso de um líder que foi promovido a encarregado e que já havia inclusive assinado toda a documentação para tanto, mas não havia recebido a contrapartida monetária compatível “ele tem a segunda faixa no capacete, como se fosse um encarregado e tudo como se fosse um encarregado, ele só não está recebendo como encarregado”. Neste caso, o líder, embora formalmente promovido a encarregado, não recebeu a contrapartida monetária ficando apenas com o reconhecimento simbólico e as responsabilidades relativas ao cargo. Uma promoção de fato é algo difícil e mesmo quando ela acontece não se dá por completo, podendo ser configurada como desvio de função, situações que ocorrem no Polo e que são alvos da ação sindical.

Para um dos dirigentes sindicais entrevistado, o líder inclui três configurações: a) desvio de função; b) ao mesmo tempo o trabalhador pode estar pleiteando uma vaga melhor “caximbando”; c) a adequação ocorre quando o trabalhador é qualificado para a função que desempenha e recebe menos do que o devido. Esta última questão, para o sindicato “está errado, então essa é a grande disparidade que a gente vive hoje, que a gente tá conseguindo mudar aos pouquinhos” (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016). Entretanto, caso o líder se sinta prejudicado enquanto líder, pode se valer do sindicato, buscando-o. Isto, contudo, é raro, pois o nome do trabalhador necessita ser citado, e ao procurar o sindicato pode não ser do interesse do trabalhador, mesmo sentindo-se lesado.

Para o sindicalista o desvio de função é errado “aí já vou baixar umas duas categorias, que é o ajudante ser soldador e ter identificação, tem o sinete - que nem tu dizes - um número dele no capacete, soldando, qualificado e ganhando como ajudante” (Dirigente sindical, Rio Grande 01 de julho de 2016). De acordo com o entrevistado este trabalhador deve ser remunerado de acordo com sua qualificação senão configura o desvio de função.

A adequação se resume a qualificação do trabalhador, por exemplo, para o nível 1F<sup>99</sup> só que a empresa necessita fazer a adequação para que o trabalhador seja soldador 2F, 3G e 4G aquele que solda em todas as posições. Segundo o sindicalista havia problemas na época com esta questão, pois havia casos de trabalhadores soldando como 4G e sendo remunerados como 1F, mas o dirigente sindical revelou que dispunha de uma equipe de Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA)<sup>100</sup> atuante e que em uma visita realizada em junho de 2016, havia a previsão do estaleiro realizar 340 adequações e acabou por fazer 640. A adequação é coletiva, trata-se do caso quando o trabalhador é qualificado para exercer a atividade, mas ganha abaixo do valor equivalente. Segundo o dirigente sindical esta disparidade era uma questão recorrente dentro dos estaleiros, dado também a dificuldade de fiscalização e a crise que se instalara. Todavia, mesmo com a crise, isto é, contrariando à tendência ao desemprego o estaleiro realizou estas adequações que revelam também os aspectos contraditórios presentes na conjuntura.

Os trabalhadores apresentam o “líder” como um “cargo” situado entre eles e o encarregado, pois o “líder” geralmente aguarda a promoção para encarregado. Todavia, este cargo é “fictício”, ou como explicitado por um entrevistado é um “líder de boca”, ele não ocupa uma função dotada de reconhecimento hierárquico, isto é, não há compensação monetária compatível. Segundo um entrevistado, o “líder” recebe de acordo com a função declarada em sua carteira de trabalho, então, por exemplo, se ele é o “líder” de uma equipe de esmerilhadores é remunerado como esmerilhador. Em termos gerais, podemos afirmar que a esperança de ser promovido e o elemento simbólico - simbólico no sentido de se distinguir dos demais, pela própria nomeação, faixas no capacete e atributos respectivos; ao realizar variadas funções e possuir certa autonomia - que esta figura carrega são os motivos principais para que determinados trabalhadores aceitem e permaneçam em tais funções, mesmo sem ter certeza de que a promoção chegará de fato, ou se mesmo promovido formalmente receberá enquanto tal (D’AVILA, 2016).

---

<sup>99</sup> 1F, 2G; 2F; 3G, entre outras se referem ao tipo de posição de soldagem que o trabalhador está habilitado a realizar. Assim, para soldar uma chapa plana as posições são 1G e 1F; para soldar uma chapa na posição horizontal o tipo de posição na solda é 2G; 2F; se a soldagem for numa chapa vertical ascendente a posição requerida é uma solda de 3G; 3F *Uphill*; se o trabalhador tiver que soldar uma chapa sobre a cabeça a posição de soldagem é do tipo 4G, 4F. Assim como, há diferentes posições de soldagem para tubos com eixo na vertical fixo, horizontal fixo; e eixo de 45° fixo (SENAI, 2010). No Polo Naval na medida em que, o trabalhador vai soldando em outras posições têm direito a ser remunerado de forma compatível.

<sup>100</sup> “[...] tem como objetivo a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e a promoção da saúde do trabalhador”. Disponível em: <http://www.guiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr5.htm> Acesso em: 20 de set. 2017.



Este fenômeno pode ser inscrito no que Bourdieu (2001) denomina de dupla verdade do trabalho, a saber, a verdade objetiva e a subjetiva. Ao referir-se a verdade objetiva o autor explica que ela está ligada à compensação salarial, mediante o emprego; por seu turno, a verdade subjetiva diz respeito à valorização da dimensão subjetiva, que desloca o interesse do trabalhador para o enriquecimento das tarefas que realiza, ou seja, o próprio trabalhador acaba colaborando para sua autoexploração (BOURDIEU, 2001). No caso do líder, a verdade objetiva, isto é, o ganho salarial mediante a promoção não é concretizado, mas na espera deste, o trabalhador desempenha conscientemente outras tarefas que são de responsabilidade do encarregado, tais como a coordenação e controle da equipe dentro de limites preestabelecidos. Assim, a consequência contida na verdade subjetiva está presente, pois na espera da promoção o trabalhador se auto explora ao assumir outras tarefas, para além daquela que consta em sua carteira de trabalho, e isto sem garantia nenhuma.

Essas estratégias observadas no Estaleiro, tais como a criação de um cargo fictício, se deve a uma mudança organizacional com vistas a ampliar a produtividade do trabalho. O capitalismo moderno percebeu a importância da dimensão subjetiva do trabalho e passou a investir na mesma. Assim, conforme Linhart (2000), Bourdieu (2001), a administração moderna “concede” aos trabalhadores a organização de seu trabalho, mas ao mesmo tempo reserva para si o controle do lucro – conforme vimos no subitem 5.5.1. Essa “liberdade” dos trabalhadores é a condição de exploração, pois nos termos de Bourdieu, o bem-estar do trabalhador aumenta e o interesse do ganho externo, isto é, o salário, não, porque a compensação é deslocada para aquilo que Bourdieu chama de ganho intrínseco, ou seja, o enriquecimento das tarefas (D’AVILA, 2014; 2016). Do ponto de vista dos entrevistados ser um líder era visto como estratégia de promoção, mas analiticamente o que depreendemos é que eles acumulam tarefas, para além das suas, sem a garantia da promoção. Esse enriquecimento das tarefas ocorre mediante o “verniz modernizante” (LIMA, 2002) conforme exemplificado pelo termo líder, pois vimos que ao distinguir esta figura dos demais sob o pretexto de pleitear uma vaga de encarregado, o líder – termo oriundo da literatura gerencial – acaba assumindo responsabilidades a mais que não condizem com a função prescrita na carteira de trabalho. Assim, corroboramos com Bourdieu (2001), no que tange a organização do trabalho houve um enriquecimento das tarefas que, faz com que o trabalhador comum adote o posto de líder e, colabore para sua autoexploração. Esse aumento das responsabilidades e tarefas é visto também, como uma flexibilidade de função (KREIN, 2001).

Os atributos dos cargos da gerência, por exemplo, se transformaram em requisitos para o trabalhador, isto é, se difundiram de tal maneira pela sociedade que foram naturalizados e nivelados independentemente da condição socioeconômica de cada um (D'AVILA, 2016). De nossa pesquisa empírica, depreendemos que o termo líder, oriundo do meio executivo, se correlaciona com o cotidiano desses trabalhadores. Esse termo se espalhou e foi tão naturalizado que, embora a reativação da indústria naval no país seja algo recente, podemos observar que ele está presente no dia-a-dia dos trabalhadores desta indústria.

Como já afirmamos anteriormente, um de nossos intentos nesta pesquisa consiste em analisar o trabalho, e os trabalhadores no Polo Naval, identificando quem são, a natureza do trabalho que realizam, as configurações do trabalho e o modo híbrido que se organiza. Feita essa descrição analítica do trabalho observado no Polo relativo a flexibilidade funcional, cumpre observar as formas de remuneração flexíveis, conforme será abordado na seção a seguir.

### 5.3 A PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS E RESULTADOS (PLR): OU OUTRAS FORMAS DE REMUNERAÇÃO FLEXÍVEIS

Uma das medidas da flexibilidade do regime de acumulação flexível como concebido por Harvey (2000) e anunciadas e analisadas amplamente pelos estudiosos do trabalho se refere a flexibilização dos salários. As formas de remuneração flexíveis são atreladas a metas e anunciadas como uma vantagem desde o dia em que os trabalhadores ingressam no Polo, especialmente no dia da integração, atividade na qual o trabalhador participa para conhecer a empresa. De acordo com a maioria dos entrevistados, a remuneração por resultado, abonos e a participação nos lucros (PLR) é algo mencionado na integração que se constitui em um “dia inteiro assistindo palestras de como é a empresa e tal, sobre meio ambiente, sobre lixo, sobre RH como é que funciona para te ambientar” (Silvano - Estagiário do setor de projeto e planejamento, Rio Grande, 30 de janeiro de 2016).

Identificamos, segundo Krein (2001) a forma de remuneração flexível que está relacionada a metas e ao desempenho do trabalhador desde o dia da sua admissão. Além disso, observamos outra forma de remuneração variável, qual seja o Programa de Participação nos Lucros e Resultados (PLR). Segundo Krein (2001, p. 37), o PLR objetiva incentivar o desempenho individual do trabalhador. São instrumentos “que podem representar um ganho

extra por, um esforço extra. Além disso, também contribuem para o desenvolvimento de uma identidade entre o trabalhador e a empresa”. Isso pode ser identificado nesta tese.

Segundo Augusto, em 2016 estava para sair a PLR, mas ele afirmou que “a gente não recebeu ainda, vai sair é a soma. Aí o que eles fazem, eles têm outras contas em cima disso, tudo aquilo que foi contabilizado de desperdício na balança, então eles avaliam” (Augusto - Operador de ponte rolante, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016), depois de feita esta conta é que o trabalhador recebe a participação nos lucros, de acordo com o seu salário.

Na Convenção Coletiva, a Participação nos Lucros e/ou Resultados, era exposta de forma muito geral, sem precisar as condições. Apenas diz que as empresas “envidarão esforços para implementação da PLR, podendo ser inclusive através de acordo coletivo de trabalho” (SINDICATO DOS TRABALHADORES DAS INDÚSTRIAS METALÚRGICAS E DE MATERIAL ELÉTRICO DE RIO GRANDE E SÃO JOSÉ DO NORTE /STIMMERG, 2013/2014, pp. 12-3). Krein (2001), argumenta que a introdução do PLR tornou a determinação salarial mais complexa, o autor explica que inclusive a passagem da determinação salarial dos sindicatos, através da negociação, para a determinação da empresa foi tensa. Tal fato está expresso na própria redação sobre este ponto na Convenção Coletiva, porque nela consta a possibilidade de divisão de lucros, mas de modo vago o que, por conseguinte, não assegura o seu cumprimento.

Neste sentido, não identificamos um padrão no recebimento ou não da PLR, apenas constatamos que os trabalhadores mais antigos (que estavam na empresa desde 2012) já tinham recebido alguma vez esta gratificação. Portanto, ao contrário de outras categorias profissionais que já conquistaram e de certo modo, consolidaram esse ganho, essa modalidade não se fixou no caso do Polo, justamente porque em contextos de instabilidade econômica a empresa se ajusta de forma ágil e corta essa forma de remuneração (PLR).

Para o dirigente sindical, por nós entrevistado, era difícil verificar a possibilidade de PLR, pois a empresa não apresenta a planilha de custo, uma vez que não é obrigada. Uma das dificuldades para controlar a distribuição de PLR, além da redação na Convenção Coletiva, era a não apresentação do lucro. O sindicato argumentava nesta negociação da seguinte maneira: “Então o sindicato diz assim, então tá eu concordo que tu não tenhas lucro, mas tu tiveste resultado tu entregaste o navio no prazo?” Ahhh entreguei!”. Bom, então pronto tu tens que pagar. Então é muito claro, sabe e a empresa tem uma dificuldade muito grande nesse quesito aí” (Dirigente Sindical, Rio Grande 01 de julho de 2016). A dificuldade sentida pelo sindicato em negociar o PLR, é a consequência da determinação pela empresa e ao definir

sobre este assunto, a empresa impede o sindicato de conhecer a estrutura salarial e negociar o pagamento, que conforme Dedecca, também ocasiona certa deterioração do processo de determinação dos salários:

A individualização dos salários e também a do prêmio salarial por desempenho transformam o processo de determinação salarial. Em primeiro lugar, porque tendem a internalizar o processo de determinação no âmbito da empresa, contestando, portanto, os níveis de determinação mais geral dos salários (política salarial e negociações coletivas). Em segundo lugar, porque a determinação dos patamares salariais se torna mais complexa, impedindo que procedimentos *ex-ante* sejam acordados de maneira a possibilitar, aos sindicatos, o conhecimento da estrutura salarial efetiva da empresa. Danifica-se, pois, o processo de determinação institucional dos salários, proliferando-se as formas de determinação local (empresa) (DEDECCA, 1997, p. 122).

A maioria dos entrevistados só havia recebido uma vez a PLR, um deles somente quando trabalhava para uma empresa terceirizada para o Polo. Um dos argumentos lançados em 2016 para o não pagamento dizia respeito ao desperdício de material, de extravio, entre outros. O último valor a título de PLR referido era o de 2013, “só que esses dois anos agora ela não pagou, ela pagou só o primeiro, só em 2013, esses dois anos agora que fechou o 2015 a gente não recebeu; Vamos brigar agora né, mas se tiver que ter paralisação tem que ter, porque é um direito do trabalhador” (Amanda - Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016). Segundo a entrevistada, as plataformas estavam saindo, mas a contrapartida deles não, para ela a empresa estava em dívida com eles.

Segundo Horácio, ele recebeu em 2012 uma parcela do PLR proporcional aos meses que estava trabalhando na empresa, mas nos anos seguintes não recebeu mais nada. E argumentou “porque eu não recebo periculosidade e insalubridade, eu sei que deveria receber”. Nilo explicou que “é prometer, promete, mas nunca deu a PLR, nunca vi a cor. Diz que não tem, que estão no vermelho. Não tem para dar para nós, mas eles dividem lá” (Encanador industrial, Rio Grande, 06 de abril de 2016). De modo geral, os trabalhadores argumentaram que estavam cientes de um impasse, dos desperdícios de material, mas ao mesmo tempo requeriam o seu direito.

Ademais, notamos que houve uma mudança até o ápice do Polo ocorreu o pagamento de participação nos lucros, depois começou uma justificativa ligada aos custos e mesmo ao entregar as plataformas não havia a repartição dos lucros, sob o argumento de que teve desperdício de material, entre outros. Por isso, argumentamos que o PLR só existiu enquanto instrumento de estímulo ao trabalhador durante o período de estabilidade, pois logo após a deflagração da crise o PLR serve a um de seus propósitos, conforme dito anteriormente, para a empresa ajustar as remunerações extras no contexto de incerteza. No subitem a seguir,

abordamos o vale-alimentação como um benefício por assiduidade e, portanto, sem o caráter salarial, constituindo, uma forma de controlar o absenteísmo do trabalhador.

### 5.3.1 Benefícios? O vale-alimentação como instrumento de controle do absenteísmo do trabalhador

De acordo com a Convenção coletiva de trabalho em vigor, assinada entre os sindicatos dos trabalhadores e patronal, o vale alimentação estava assegurado como uma gratificação por assiduidade. Assim, aqueles trabalhadores que faltassem ao trabalho deveriam justificar sua ausência e mesmo assim teriam o valor do vale-alimentação descontado na proporção das faltas. Por seu turno, os empregados que não justificassem as suas faltas não receberiam a bonificação por assiduidade, já que esta não possuía um caráter salarial. Esta cláusula começou a ter validade em maio de 2013.

O vale alimentação, se constitui, portanto, em um bônus, uma forma de incentivo aos trabalhadores, o que nos termos de Rosso (2017), pode ser compreendido como a flexibilidade salarial, porque significa uma mudança qualitativa na forma de pagamento dos salários, na qual o vale-alimentação se estabelece de forma complementar ao salário e não como garantia.

Os próprios trabalhadores entrevistados explicaram que o Sodexo (vale alimentação) é separado do valor do salário. Amanda exemplificou a situação, da seguinte maneira, “é assim se eu precisar, se eu fiquei doente - que não pode ter ficado doente - se eu puser atestado eu perco R\$ 80 do meu cartão, do visa-vale, que é um absurdo isso aí” (Amanda - Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016).

Todos os entrevistados recebem o Sodexo, no valor de R\$ 400, o salário e adiantamento da quinzena. Ou seja, por volta de até o dia 20 de cada mês é depositado cerca de R\$ 780 e no quinto útil o salário com as horas extras [no caso de quem as realiza] é depositado, somando a quantia de R\$ 1.300, em geral.

Pelo vale alimentação se controla o absenteísmo, as ausências no trabalho. Assim como, se constitui como uma mudança qualitativa no pagamento dos salários, já que não se constitui como garantia, mas sim como incentivo. Conforme o explicado, cada dia de atestado é descontado uma quantia alta do cartão de alimentação, e se o trabalhador precisar sair antes do horário o desconto é realizado do seu salário. O único que não recebia o vale-alimentação era o estagiário. Também consta na Convenção Coletiva, que os trabalhadores, no dia do

pagamento teriam metade do segundo turno de trabalho dispensados para receber junto ao banco. Além da modalidade de pagamento que adiantaria, no mínimo 30% do salário-base, entre os dias 15 e 20 de cada mês. E os trabalhadores entrevistados demonstraram que esta cláusula se aplica no Polo, para o sindicato esta foi uma conquista importante.

Neste capítulo vimos que, algumas mudanças se deram a partir de 2015, que tendiam para uma redução de custos em vários setores do Polo, mas isso não nos permite afirmar que havia a flexibilidade organizacional, mas sim um hibridismo de modelos (taylorista-fordista e elementos do toyotismo) no que tange a organização do processo de trabalho. Além disso, observamos que existem trabalhadores que possuem uma vida profissional flexível, a qual intitulamos “carreira de trecho” estes foram recrutados para o Polo quando da sua instalação até seu ápice, participando, assim de uma lógica de recrutamento própria a este tipo de empreendimento. No entanto, com a crise deflagrada em 2015, muitos trabalhadores foram desmobilizados devido ao custo que implicavam. Ademais, constatamos que o problema da “tradição naval” sanado a partir da contratação desses trabalhadores experientes, dizia respeito também a obtenção da melhor margem de lucro, medido pelo homem-hora. Em relação a contratação vimos que houve a forma em que era realizado o recrutamento da força de trabalho.

No entanto, podemos afirmar que a flexibilidade da jornada ocorreu no tempo de ápice do Polo, quando este operou nos três turnos; além de alguns trabalhadores realizarem horas extras quando necessário. Por seu turno, a flexibilidade de funções se aplica no caso do líder, o qual se torna um trabalhador que têm suas tarefas e responsabilidades aumentadas sem a devida contrapartida financeira, somente pelo enriquecimento das tarefas. Além disso, havia a flexibilidade na contratação, pois todos os trabalhadores entrevistados, embora possuam vínculo direto, foram contratados mediante o contrato de experiência ou de estágio, no caso do estagiário.

Dito isto, no item seguinte, buscamos captar as mudanças a partir das demandas por melhores condições de trabalho e as transformações ocorridas nesta pauta entre a inauguração do Polo em 2010 até seu ápice em 2014, e depois na crise e ocaso do Polo Naval de Rio Grande (2015-2016), no que tange as normas de segurança voltada aos trabalhadores.

#### 5.4 O DIÁLOGO DIÁRIO DE SEGURANÇA (DDS) COMO NORMA: MUDANÇAS DE PERIODICIDADE E CONTEÚDO

Devido à “natureza” do trabalho no Polo, com atividades realizadas a céu aberto, a lida com peças grandes, com uma produção que não é organizada tal como numa linha de montagem convencional, mas com várias atividades sendo realizadas ao mesmo tempo e muitas vezes em um mesmo espaço, inclusive umas atividades podendo se esbarrar em outras. Houve a necessidade de o Estado estabelecer requisitos mínimos e medidas de proteção à segurança e a saúde do trabalhador, bem como ao meio ambiente de trabalho, nas atividades da indústria de construção e reparação naval. Esses requisitos estão firmados na Norma Regulamentadora 34 (NR-34) (BRASIL, 2011) bem como, na Convenção Coletiva de Trabalho do sindicato dos trabalhadores (STIMMMERG).

Para tanto, as empresas do Polo passaram a dispor de um setor específico designado como Segurança do Trabalho, Meio ambiente e Saúde do Trabalho (SMS), este é um dos principais setores porque integra a gestão da empresa via o Diálogo Diário de Segurança (DDS), que até 2014 era realizado apenas mensalmente. Conforme descrito anteriormente, a pauta do diálogo diário tem que cumprir requisitos mínimos para a segurança no trabalho com o intuito de prevenir acidentes e incidentes, mas também revela como os empresários se utilizam do DDS para flexibilizar o trabalho.

Os relatos que obtivemos entre os entrevistados, demonstram polarizações, ambivalências e complementariedades. Revelam que houve uma mudança de periodicidade, objetivos e conteúdo. Houve uma mudança no cumprimento desta Norma, segundo a trabalhadora entrevistada, visto que até maio de 2014 o DDS era mensal, realizado na primeira quarta-feira do mês, com todos os setores “depois descobriram a roubalheira de 2014, aquelas coisas tudo, aí sumiu-se porque os grandões que iam lá na área aqueles se sumiram”. Depois disso, ela informa que “eles relaxaram”, e como consequência aumentou o nível de acidentes. Destaca que teve uma época que “deu uma acalmada e depois começou de novo e aí, agora eles tomaram a providência que têm que fazer todos os dias. Então a empresa vem em cima deles, os chefes que eles estão lá para isso, para passar para o colaborador, orientar eles de tudo” (Amanda - Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016).

Essas ações de atenção quanto ao DDS cumpriam a função de treinamento para evitar acidentes. O impacto gerado nas condições de trabalho em decorrência da própria periodicidade do DDS, foi observado em termos de mais ou menos acidentes de trabalho. Por isso, sofreu uma



alteração e passou a ser realizado todos os dias, em todos os setores antes de começar o trabalho. Em 2015 o DDS diálogo passou a ser mais exigente e realizado sistematicamente em todos os setores. Nesse espaço, eles “falam de tudo, de isolamento, do horário de bater o ponto, desde que passou a catraca, o que tem que fazer no dia, a meta de trabalho, mas nada de correria; e se não está se sentindo bem, chegue para o seu encarregado e fala: ó não estou me sentindo bem”. De acordo com a entrevistada, se não estivesse se sentindo bem o trabalhador era colocado numa atividade “mais calma”.

Além disso, o próprio conteúdo do DDS diário, com suas variações de setor para setor, passou a incluir a ginástica laboral. Os temas do DDS também sofreram alterações, por exemplo, Horácio relatou que quando entrou na empresa, cada DDS tinha um assunto diferente, depois passou para questões de segurança no trabalho e “às vezes tem alguns pequenos minicursos tipo, ah cuidado com tal tipo de trabalho, que só mandam assinar. Eu dou uma lida ali e assino só que são coisas do dia-a-dia, mas aí tudo bem” (Horácio - Montador de Tubulação, Rio Grande, 23 de março de 2016).

Otto participa do DDS todos os dias e no seu relato também explicita o conteúdo do mesmo, que reforçam a mudança apontada por Horácio, isto é, a mudança do tema para a segurança no trabalho, a fim de evitar acidentes: o encarregado aborda um dia a questão do uso do EPI, “outro dia ele vai abordar EPC que é Equipamento de Proteção Coletiva, isolamento tudo é na parte do coletivo” (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016). No DDS diário são delegadas as tarefas, e a ginástica laboral depende muito da equipe, conforme elucidado na fala “tem encarregado e supervisor que pega mais junto que cobra aquilo ali todos os dias, outros já vão ali fazem o básico, falam o que tem que falar, já liberam o pessoal cada um para sua frente de trabalho, então tem a ginástica laboral, mas não é taxativo” (Kauê - Segurança patrimonial, Rio Grande, 25 de janeiro de 2016).

Nilo problematiza a realização diária do DDS “todo o dia de novo, todos os dias, segurança e segurança e por quê? Porque eles não dão nenhum incentivo para nós, só pressão, pressão, pressão e cobrança e pressão e o pessoal vai se atacando, né” (Nilo - Encanador industrial, Rio Grande, 06 de abril de 2016). Segundo Amanda, a montadora de andaime, todos os dias são repassados os procedimentos de segurança no trabalho e a realização da ginástica laboral e depois é passado o trabalho a ser realizado no dia, mas ela mencionou o que é frisado nessas reuniões diárias “vocês deixem os problemas em casa, aqui dentro o foco é no trabalho” (Amanda - Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016). Observamos, portanto, que de uma pauta mais ampla que deveria incluir temas relacionados

ao meio ambiente, a saúde do trabalhador, a preocupação se voltou para evitar acidentes e identificar os trabalhadores que não estavam aptos para o trabalho.

A realização da ginástica laboral deve-se ao fato, de uma questão ergonômica do trabalho e para testar os reflexos dos trabalhadores, bem como a coordenação motora e aptidão para o desempenho das atividades, focando o trabalhador no trabalho, desconectando-o das outras esferas da sua vida.

[...] porque eles observaram pelo DDS que aqueles que não estavam conseguindo fazer a laboral de manhã, fazer a ginástica, dar uns pulinhos tipo uns cangurus, se tu não estás conseguindo fazer aquilo ali como é que tu vais exercer a atividade? Fazer isso aqui, esticar os braços para frente, precisa puxar os tendões, é porque não tens condições de trabalhar (Amanda - Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016).

Augusto relatou o acidente de um trabalhador com fratura exposta, mas explicou que o atendimento foi imediato, e para o entrevistado a empresa prioriza a segurança sempre, o trabalho além de ser bem feito, tem que levar em consideração primeiro a segurança, “sem segurança não vai longe”. Augusto argumenta que ninguém quer perder um dedo, “eles sempre frisam lá se vocês se acidentam o maior prejudicado é você, pode ficar encostado, pode ficar inválido, fica encostado e receber uma mixaria, vão ficar com dor né, às vezes pode ficar com sequelas e eles não querem ninguém machucado (Augusto - Operador de Ponte Rolante, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016). Ainda segundo o entrevistado quando alguém se machuca, ou tem vazamento de óleo no chão ou algo do gênero, que prejudique a segurança do trabalhador “eles chamam os chefões da empresa e dão aquele esporro neles, aí eles reúnem todo mundo e passam a mijada pra baixo” [no DDS geral] (Augusto - Operador de Ponte Rolante, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016).

Em relação aos acidentes, para Augusto, 90% é falha humana, ele justifica que tem os procedimentos de segurança que não são seguidos, por exemplo, é “proibido manusear cargas com as mãos acima de 25kg”, mas ele justifica que no “corre-corre” do cotidiano acaba acontecendo. É uma indústria a céu aberto e tem muita gente transitando. O entrevistado, ao mesmo tempo em que, culpa o trabalhador, argumenta que a inobservância da regra ocorre, às vezes, devido à pressão pela produção. Se por um lado, o DDS é uma Norma Regulamentadora, por outro ele serviu, da forma que foi operacionalizado, para imputar ao trabalhador uma cobrança maior com relação a segurança pessoal e, por outro lado, demonstra que há muita pressão para produção, por vezes sem considerar a segurança para o desempenho das tarefas, o que também revela um descompasso sobre o que é exigido e as condições de trabalho existentes para sua realização.

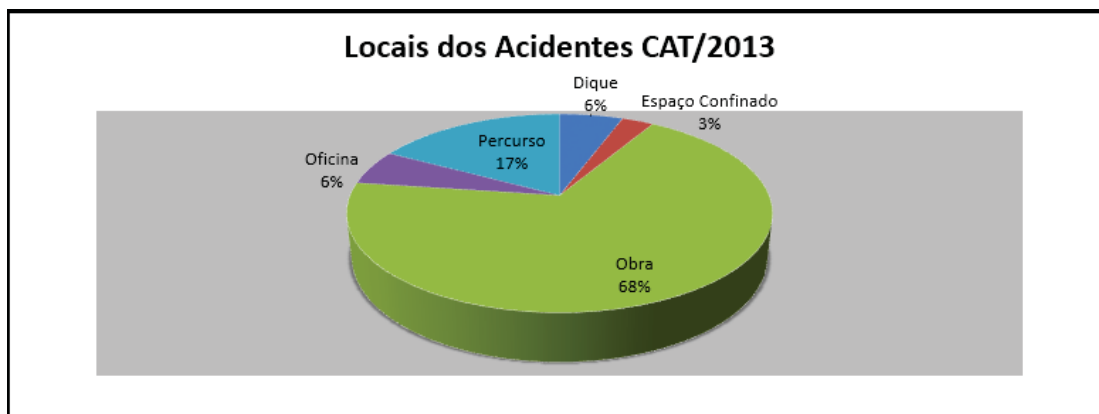
Além deste DDS diário, o DDS mensal continua a ser realizado. Cainã explicou que o mensal reúne a maioria ou todos os trabalhadores do estaleiro, “aí vem os engenheiros e uma porrada de japoneses lá que vem, e carioca, a mesma ladainha de sempre, tomem cuidado com a segurança! Só para fingir que se importam” (Cainã - Pintor Industrial, Rio Grande, 07 de janeiro de 2016). Os gestores são vistos de forma crítica pelo entrevistado, que enxerga uma ação para, muitas vezes “inglês ver”, visto para ele o que realmente importa é a produtividade.

Segundo Irineu, o tema em pauta do DDS tanto do setor quanto o geral é “sempre segurança, eles batem muito em cima disso, tem muito índice de acidente, com morte já teve um ou dois”. De acordo com Irineu, a empresa trabalha com uma pirâmide de classificação dos acidentes em: incidente, acidente com e sem afastamento, e “aí eles tão num índice alto de dar um acidente de alto potencial” (Irineu - Mecânico de manutenção, Rio Grande, 13 de janeiro de 2016). No dia em que entrevistamos Luan tinha ocorrido o DDS geral, “ah na geral eles falam da segurança no trabalho, aí vem os técnicos de segurança, sobem lá em cima e tal, para não ter acidente. Porque a empresa já está "devendo morte" (Luan - Soldador, Rio Grande, 21 de janeiro de 2016). O “dever morte” se deve ao alto índice de acidentes de trabalho que a empresa já havia registrado, indicando que já poderia ter ocasionado uma morte.

Para Cainã, um dos problemas no seu trabalho é que “tem trabalho que tu não tens segurança, é que nem eu falei, tu vais te negar e o encarregado vai te pegar de ponta, a dificuldade de se relacionar com outra pessoa, é muito difícil”. Além disso, os trabalhadores citaram como problemas em seu trabalho, as metas de produção, “o perigo constante”, a exposição às condições climáticas adversas (embora possam parar as atividades em caso de chuva ou neblina, entre outras) a falta de peças ou peças erradas que atrasam o ritmo do trabalho.

Se no DDS diário o tema consiste na segurança do trabalho a ser realizado naquele dia e na ginástica laboral, no DDS mensal era direcionado ao tema do acidente de trabalho, as metas a serem cumpridas “as áreas que conseguiram atingir a meta, as porcentagens de acidentes”. De acordo com os dados elaborados pelo economista do sindicato Fabio Brum, com base nos trabalhadores que são filiados ao sindicato, as Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT) de 2013, isto é, os acidentes de trabalho em sua maioria ocorreram na obra (68%), seguido por acidente de percurso (17%) a oficina e o dique seco ficaram empatados com 6% cada.

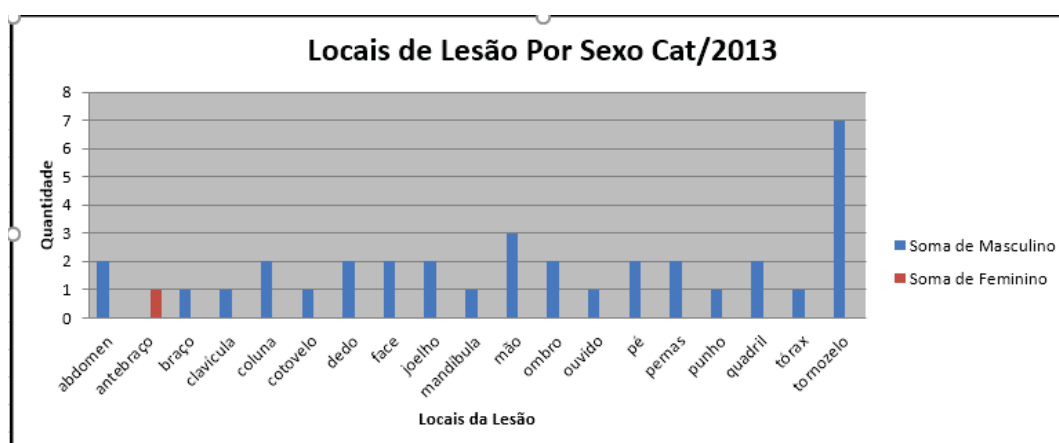
FIGURA 18 - LOCAIS DOS ACIDENTES DE TRABALHO, ANO DE 2013



Elaborado por Fábio Brum (STIMMMERG).

Enquanto ao tipo de lesão mais recorrente por sexo: a soma das mulheres trabalhadoras, indicam que elas sofrem a lesão no antebraço, ao passo que os trabalhadores homens sofrem lesões no tornozelo, seguida por lesões nas mãos, ombros, pés, pernas, quadril e abdômen. Os acidentes de trabalho são uma possibilidade real e que tendem a acontecer cotidianamente no trabalho no Polo. Isso torna o tema da segurança e da saúde um elemento importante o que justifica a necessidade de atenção especial para se evitar os acidentes. E mesmo, do que depreendemos a partir da fala dos entrevistados, que o DDS era realizado mensalmente em 2013 cujo tema centrava-se justamente na prevenção dos acidentes, este revelou um alto índice.

FIGURA 19 - LOCAIS DE LESÃO POR SEXO, ANO DE 2013



Elaborado por Fábio Brum (STIMMMERG).

O diálogo era realizado pelo gerente e pelo setor de SMS em cima de um palco com um microfone para todos (Cléber - Encarregado do setor do subsetor de montagem, Rio Grande, 02 de fevereiro de 2016). Igor também participa do DDS e disse “eles falam que a empresa vai melhorar, que custo dela está ruim né, a questão financeira dela, eles vão

melhorar ainda. Acertaram um contrato com a Petrobras aí, eles tão dizendo que vai melhorar e nós estamos esperando (Igor - Montador de andaime 2, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016). Nota-se a preocupação da empresa em tranquilizar os trabalhadores a respeito da crise vivenciada pelo Polo, uma condição para manter o envolvimento dos trabalhadores com o trabalho.

Para assegurar a integridade física do trabalhador, além das instruções repassadas para a segurança no trabalho, os entrevistados também destacam a importância do uso dos equipamentos individuais de segurança (EPI's). Esses equipamentos devem ser utilizados dentro da área de produção, pois são relativamente pesados, de acordo com os entrevistados. Além disso, há os problemas de falta destes materiais, devido à crise vivida no Polo “andou faltando, mas em uma semana normalizou, faltar geral, geral assim não” (Irineu - Mecânico de manutenção, Rio Grande, 13 de janeiro de 2016). Mas houve mudança no tipo do EPI, com a crise, como revela Luan, que compara os aventais que utilizava antes “os que eles davam eram mais fechados, agora eles estão dando esse aberto porque eu acho que esse é mais barato, porque a empresa está enfrentando uma situação né, está em crise” (Luan - Soldador, Rio Grande, 21 de janeiro de 2016).

Problemas decorrentes da crise são relatadas por Amanda, que conta uma situação vivenciada recentemente por falta de EPIs: “o pessoal estava se queixando, porque estavam forçando a gente a trabalhar sem os EPI's”. Descreve que eram os encarregados que forçavam o trabalho sem proteção. Isso causou muita reclamação, e agora “se tá a luva rasgada e caso o almoxarifado não chegou a tempo, que às vezes não chega no dia o caminhão, aí eles mandam parar a atividade daquele colaborador e põe ele noutro lugar ali”, para fazer outra atividade que a luva não seja necessária (Amanda - Montadora de andaime, Rio Grande, 22 de janeiro de 2016).

Os conflitos se estabelecem em razão da pressão para o trabalho sem a devida contrapartida. Segundo Luan “e cada vez eles cobram [mais], só querem cobrar serviço, querem cobrar cada vez mais. Tem que fazer tal coisa assim, vamos pegar, vamos se abraçar, mas aí no bolso da gente nada” (Luan - Soldador, Rio Grande, 21 de janeiro de 2016).

A cobrança por produtividade sem a devida contrapartida salarial, é objeto da reclamação de Luan, que informa estar em desvio de função: “Sim, eu já estou soldando há mais um ano e que eu sou qualificado faz mais de seis meses”. Não tinha sido realizado a mudança em termos salarial e conforme o entrevistado esta era a terceira vez que ele “estava na solda”. Embora essas reclamações sejam frequentes entre os entrevistados, eles sejam

críticos e conscientes de sua condição de terem que desenvolver um trabalho sem o correspondente salarial (desvio de função), relevam, tratar-se de uma situação menos ruim quando comparado ao desemprego.

Os relatos explicitam uma situação contraditória, de um lado, faltam equipamentos de segurança e somente mediante a pressão dos trabalhadores e sindicato, a situação é revertida. Acompanhemos a fala do dirigente sindical a respeito da segurança no trabalho:

[...] hoje as condições com falta de EPI, acontece, acontece. Só que, hoje, assim está num grau maior de exigência por que? A gente tem gente lá dentro [diretores sindicais]. Se o cara está com uma roupa que está rasgada: ou ele vai trocar, ou ele fica encostado até achar uma roupa para ele, se os óculos de reposição estão quebrados, se não tiver, encosta até chegar. Então, como eu te disse, a gente tem um grupo de diretor ali bem atuante, de cipeiro na questão EPI do trabalhador, o pessoal lá dentro está trabalhando bem firme, está vendo o que é humano ver, porque o estaleiro tem quase cinco mil trabalhadores e têm mais de vinte mil metros quadrados. [...] Mas seguido, olha: deu um problema aqui, tem um trabalhador aqui. Cara, faz! Tu estás respaldado por nós, leva ele lá no almoxarifado.

Sindicato - Não tem? Deixa ele encostado lá, e a gente liga depois: olha o cara assim, assim e assim está sem roupa!

**Empresa** - “ah, mas eu não tenho, tenho higienizada”.

**Sindicato:** cara dá um jeito, aí é contigo. Então, já houve casos lá de uma determinada atividade, dentro da empresa parar por não ter EPI, por não ter roupa de reposição (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016).

Ao mesmo tempo em que, é exigido e repassado no DDS instruções de segurança, quer dizer, há o que deve ser feito, mas sem o material de proteção, a própria atividade é dificultada e contradiz a intenção do DDS. Dessa forma, observamos que o DDS é realizado como uma norma tal qual previsto, mas houve momentos em que ele não tinha a periodicidade que assegurasse o controle de acidentes, a própria mudança nesses termos indica que o DDS era utilizado como uma estratégia de flexibilizar o trabalho, os trabalhadores desempenhavam suas atividades por vezes sem o material adequado para tanto, sentiam-se mais cobrados, mas tudo era justificado sob do argumento da crise que se instalara e visto que o desemprego tornara-se uma ameaça, essas estratégias tendiam a funcionar, mesmo com o descontentamento dos trabalhadores.

Vimos que no ano de 2012, conforme os relatos, o conteúdo do DDS realizado mensalmente variava, mas depois de 2013 houve uma mudança na qual a abordagem voltou-se para a segurança do e no trabalho e a realização de alguns minicursos. Até meados de maio de 2014, o DDS era realizando mensalmente, cuja pauta era segurança no trabalho. No entanto, a partir dos impactos da Operação Lava Jato, este passou por um tempo sem o devido rigor, conforme relatado, e depois voltou a ser realizado só que com a frequência diária e passou a envolver o treinamento para evitar acidentes, ampliou o leque de assuntos, os quais

passaram a incluir desde o tipo de isolamento, por exemplo, que os montadores de andaime tinham que fazer para realizar um procedimento seguro, até o repasse das tarefas diárias, as metas de trabalho e a demonstração de uma certa preocupação com o trabalhador, com a forma que este se sentia e, para tanto, foi adotado o procedimento de realização da ginástica laboral – para saber qual trabalhador estava apto para desenvolver suas atividades de modo a minimizar os riscos de acidentes e os custos atrelados. Embora tenha aumentado o conteúdo sobre as condições de trabalho seguras, vinculada também com a questão da produtividade, notamos que esta antecede o período de crise que se instalou efetivamente em 2015 e intensificou o corte de custos. Isto é, a partir de 2015, com raros momentos de negociação, o DDS começou ser usado como uma forma de flexibilizar o trabalho, visto que o trabalhador perdeu em qualidade do material da roupa para trabalhar e isto significa menor proteção, além dos casos em que faltava a roupa necessária para o trabalho, houve o aumento de exigência para produzir, esta pressão era sentida de maneira mais forte pelo trabalhador em desvio de função e pelos demais trabalhadores. Contudo, havia a promessa de melhora da situação e então, com base nesta expectativa e por medo do desemprego, os trabalhadores se sujeitavam a determinadas situações, valendo-se também do sindicato, em alguns casos.

Argumentamos que a instituição pelo Estado da Norma 34, operacionalizada no Polo através do Diálogo Diário de Segurança (DDS) enquanto norma para proteção e segurança do trabalhador de forma evitar acidentes passou por mudanças de cunho flexibilizante. Em relação ao DDS, consideramos que houve mudanças na sua estratégia, principalmente para o enfrentamento da crise decorrente da operação Lava Jato e mudanças de Governo e da própria entrega das plataformas. O corte de custos atingiu todas as áreas das empresas focadas nesta tese, sendo que o trabalho para evitar acidentes, se tornou mais intenso, embora os materiais para o mesmo fossem mais precários. Este tipo de variação evidencia, de certa forma, a mudança no papel do Estado.

Feito esse contexto que apresentou as estratégias empresariais presentes no Polo, voltamo-nos para a abordagem que considera a visão dos trabalhadores, bem como a luta para assegurar-lhes melhores condições de trabalho, mediante a reorganização do movimento sindical, ponto que exploraremos no próximo capítulo.



## 6. A LEITURA DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS E A REORGANIZAÇÃO DO SINDICATO

Neste capítulo trazemos a visão dos trabalhadores sobre sua trajetória, bem como as questões atinentes ao recrutamento, contratação, promoção e mobilização sindical. A partir desses relatos, descobrimos um tipo de trabalhador com a trajetória profissional flexível que intitulamos por “carreira de trecho”. Além disso, abordamos a reorganização do Sindicato dos Trabalhadores e elencamos as principais lutas, pautas até o ocaso das atividades.

### 6.1 A TRAJETÓRIA PROFISSIONAL REVELADA PELOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS

Como destacamos anteriormente, no quarto capítulo identificamos o perfil de nossos entrevistados. Tomando esse perfil quantitativo e qualitativo como referência, buscamos nas páginas que seguem identificar suas trajetórias profissionais, suas formas de inserção no Polo da instalação até o ápice do Polo e depois até a sua falência. Ao olhar para as trajetórias dos trabalhadores entrevistados, nossos interlocutores desta tese, identificamos uma diversidade de áreas aonde atuavam, bem como das atividades por eles realizadas antes do emprego no Polo. Essas trajetórias descontínuas, recortadas, de muitas e diferentes atividades de trabalho, nos levou a nominar como “carreiras de trecho”<sup>101</sup>, pois no caso do Polo, trabalham na construção de uma plataforma ou embarcação, ou seja, para uma “obra” específica, mas se distinguem do “peão da construção civil”.

No caso estudado alguns trabalhadores se identificaram como “peão de trecho”, ou “trecheiro” e ao fazê-lo se referiram às inúmeras obras no ramo da construção naval, nas quais trabalham há mais de duas décadas de suas vidas profissionais. São trabalhadores que desempenham a mesma atividade por anos a fio, se inserem nos empreendimentos através de uma rede de contatos, precisam ser móveis e se adaptar a uma vida de vários vínculos de emprego. No entanto, antes de adentrarmos nesta questão, apresentamos a trajetória profissional de todos os trabalhadores entrevistados, conforme o quadro.

---

<sup>101</sup> Inclusive estes trabalhadores se informam sobre as notícias do setor, bem como sobre as contratações através de sites, tais como: <http://www.noticiasdotrecho.com.br/>

QUADRO 11 – TRAJETÓRIA DOS ENTREVISTADOS

Entrevistado	Função atual	Experiência pregressa ao Polo Naval
Augusto	Operador de ponte rolante	Trabalhou no setor de serviços, até ingressar em 2013, no Polo em uma empresa terceirizada no ramo de movimentação de carga. Em novembro de 2014, passou de terceirizado para o vínculo direto no Polo e atua na mesma atividade.
Cainã	Pintor industrial	Trabalhou em duas empresas de fertilizantes e na área de manutenção da Transpetro, antes de entrar para o Polo como pintor industrial, em outubro de 2015.
Irineu	Mecânico de manutenção	Já atuava no ramo de manutenção antes de ingressar no polo, mas a atividade que realizava era voltada para máquinas, tais como empilhadeira, carregadeira. No polo, desde agosto de 2013, a manutenção era voltada para a área industrial.
Luan	Soldador	Foi empregado em posto de gasolina, empresas de limpeza e conservação, em construção civil, e em uma terceirizada que prestava serviço para a companhia de saneamento do estado. Desde 2013 trabalha na empresa operadora do Polo.
Amanda	Montadora de andaime	Trabalhou em loja de vestuário, em restaurante, lancheria e indústria de peixe. Desde junho de 2013 trabalha na empresa operadora do Polo.
Kauê	Segurança patrimonial	Já atuou como militar e montador de móveis e outras atividades que sem carteira assinada. Trabalhou de 2011 até 2012 numa terceirizada do consórcio empresarial como auxiliar administrativo. Em 2013 foi empregado por vínculo direto no consórcio empresarial onde trabalhou por dez meses no setor administrativo até ser desligado. Voltou em 2015 como segurança patrimonial da empresa responsável pelo Polo.
Otto	Montador de andaime 1	Trabalhou em supermercado, como segurança, como montador de andaime em uma terceirizada para uma empresa de fertilizante e numa empresa de construção civil. Em 2011, trabalhou como segurança também em uma terceirizada no Estaleiro Honório Bicalho. Desde maio de 2013 trabalha com vínculo direto no Polo.
Igor	Montador de andaime 2	Trabalhou em uma padaria. Em 2006 trabalhou na construção do dique-seco, numa subcontratada no ramo da construção civil. De 2009 a 2010 trabalhou em uma subcontratada que realizava a movimentação de cargas para o polo naval. Entre 2013-2014 trabalhou em uma subcontratada que fazia os andaimes também no Polo. Desde março de 2014 possui vínculo direto com a empresa operadora do Polo.
Horácio	Montador de tubulação	Trabalhou no setor de Recursos Humanos do escritório de uma empreiteira antes de ingressar no polo naval, em agosto de 2012. Trabalhou numa terceirizada, em 2011, durante a construção do dique seco do Estaleiro Rio Grande, e depois de entregue o dique em 2013, voltou a atuar no seu ramo, da construção civil, em empresas de engenharia e na prefeitura de Rio Grande e São José do Norte.
Silvano	Estagiário do setor de projetos e planejamento	Desde outubro de 2015 é estagiário da empresa responsável pelo Polo.

Cléber	Encarregado do setor de sub montagem e elétrica	Trabalhou na obra de ampliação dos molhes da barra, onde fazia a manutenção de içamento de pedra. Além disso, trabalhou como mecânico de manutenção em empresas de fertilizantes. Entrou no Polo em 2012, cinco meses depois passou para líder de equipe e, em meados de 2013 foi promovido a encarregado.
Nilo	Encanador industrial	Trabalhou em outros ramos, antes do polo naval tais como: madeireiro e auxiliar de inspeção federal da cooperativa Triticola de Júlio de Castilhos. Prestes a se aposentar, informou: “meu advogado ficou louco, 57 empresas entre tudo desde quando eu comecei até hoje”. Entre os anos de 2009 e 2012, trabalhou na Plataforma P-55 e na P-58 como encanador, sendo que só na área naval já tinha 20 anos de experiência, tendo trabalhado em “plataforma, navio, rebocador, tudo”. Trabalha na empresa operadora do Polo desde setembro de 2013.
Evaristo	Supervisor de elétrica e instrumentação	Teve seu primeiro emprego como concursado na Refinaria Duque de Caxias no Rio de Janeiro, saiu deste emprego porque queria “ganhar melhor”, passou num concurso e começou a trabalhar na Itaipu binacional em Foz do Iguaçu no Paraná, “aí nisso aí, aí pronto. Aí saí do concurso e comecei, fui pra Montreal Engenharia e aí são várias empresas”. Já trabalhou no polo duas vezes. Na P-53 em uma firma de comissionamento. Em seu antepenúltimo emprego era numa subcontratada do Estaleiro Honório Bicalho e o último emprego foi numa empresa que prestava serviço direto para a Petrobras. Sempre trabalhou na sua área de técnico de eletrônica e instrumentação que são áreas correlatas. Trabalha desde maio de 2016 na empresa operadora do Polo.

Fonte: Elaboração própria.

O que nos revela essas trajetórias, tão entrecortadas, de nossos entrevistados? Demonstra que uma parte dos pesquisados exerceu diversas e distintas atividades antes do trabalho no Polo. Revela a flexibilidade desse trabalhador que, independentemente do nível de escolaridade, possuiu vários empregos no decorrer de sua vida profissional. Por exemplo, se o recorte utilizado for sobre aqueles que já trabalharam no setor de serviços antes do Polo temos, Luan (24 anos); Igor (29 anos); Otto (30 anos); Augusto (36 anos) e Amanda (38 anos), os quais estão situados na faixa-etária de 24 até 38 anos, são todos do Rio Grande do Sul. Pelos relatos, argumentaram que sentiram melhora na qualidade de vida quando começaram a trabalhar no Polo, pois adquiriram automóveis, eletrodomésticos, moradia ou adiantaram o financiamento de suas casas, entre outras mudanças que impactaram positivamente suas vidas.

Do contingente dos treze entrevistados, seis iniciaram suas atividades no Polo através de uma empresa subcontratada: Augusto, Luan, Kauê, Otto, Igor, Silvano e Evaristo, até conseguirem o contrato atual direto com a empresa principal. O que revela um movimento de mudança que pode ser considerada positiva, pelo fato de deixar a condição de terceirizado.

Nenhum deles, durante este tempo como empregados diretos, passou pela tendência reversa, qual seja, da empresa direta para a terceirizada.

Há casos de trabalhadores que tiveram sua primeira experiência no ramo industrial, mediante aprendizagem da profissão - característica do padrão histórico dessa indústria no Brasil - durante o tempo que trabalharam no Polo, situação de Augusto, Luan, Amanda, Kauê e Igor. Já Irineu, Cainã, Otto, Horácio, Silvano, Cléber, Nilo e Evaristo, tinham trabalhado no ramo industrial antes de ingressarem no Polo. Portanto, dos treze trabalhadores entrevistados, oito possuíam uma experiência relacionada ao trabalho industrial.

Na ocasião da entrevista doze entrevistados haviam entrado na empresa atual através do contrato de experiência, mas pelo contrato direto. Em relação ao tempo de trabalho no vínculo atual, a maioria dos entrevistados estava trabalhando no Polo há certo tempo, dois trabalhadores estavam trabalhando desde 2012; cinco estavam trabalhando desde 2013, em 2014 houve o emprego de um trabalhador e outro trabalhador foi promovido para encarregado; três trabalhavam no Polo desde 2015.

Destacamos entre os entrevistados, o caso do Augusto, que teve uma trajetória profissional no setor de serviços, atuando na área de restaurante e hotelaria. Saiu de uma empresa terceirizada porque obteve a melhor nota na avaliação do curso de *Rigger* (movimentação e içamento de carga) sendo, portanto, “promovido” para o vínculo direto com a empresa em 2015. Para a maioria dos entrevistados, trabalhar com o vínculo direto para a fabricante de plataformas é, melhor do que trabalhar em uma empresa terceirizada.

Dos treze entrevistados, três trabalhadores mencionaram a questão do trabalhador do “trecho”, ou conforme denominado por Cléber e Nilo “peão de trecho”. Cléber de 35 anos, Nilo com 60 anos e Evaristo com 56 anos, explicaram que trabalham no “trecho”. Os dois últimos entrevistados são os mais experientes na atividade que realizam, a saber, o encanador industrial e o técnico de comissionamento, respectivamente.

Os entrevistados explicaram como ocorre o recrutamento da grande maioria dos trabalhadores, inclusive para áreas sem tradição no ramo industrial, em obras por todo o país, o que nos levou a cunhar o termo “carreira de trecho”. Este termo ora designado por nós, pretende assinalar uma trajetória de trabalho com certas características particulares que englobam os trabalhadores desde os cargos mais altos da hierarquia até os trabalhadores da área de produção do estaleiro; que se inserem nas obras através de sua rede de contatos e da reputação que desenvolvem em cada “trecho” ou obras nas quais trabalham.

A particularidade observada que nos levou a formular este termo, se deve ao fato do trabalhador, no decorrer de sua vida profissional trabalhar na mesma função ou área correlata em diversas obras espalhadas pelo país. Nesse sentido, ser empregável se torna um atributo e requisito para as mais diversas funções, desde os “peões de trecho” até os cargos mais elevados. Vimos isto no caso de Nilo que, mesmo sendo nosso entrevistado mais experiente, trabalha como encanador industrial há vinte anos em obras pelo país; bem como no caso de Evaristo que ocupa cargos em funções superiores, devido ao seu ensino técnico, trabalha no mesmo ramo de técnico de comissionamento há mais de vinte anos e costura sua trajetória profissional entre diversos empreendimentos, a despeito de ter sido concursado por duas vezes.

Nesse contexto de um regime de acumulação flexível, no qual muitas empresas se reestruturaram e/ou se constituíram como no caso do Polo, há uma série de modalidades de cunho flexível, os trabalhadores passaram a ser mais descartáveis, como analisou Castel (2013), Castells (1999), Harvey (2000), Antunes (2005) e tantos outros. Nessa toada de transformações que levaram à uma drástica redução dos empregos, emergiu com força o discurso da “empregabilidade”. No caso em estudo, a empregabilidade desenvolvida pelos trabalhadores do “trecho”, requer mudança e adaptação constante, mas também diz respeito a uma forma de recrutamento utilizada - no caso de a cidade não dispor de trabalhadores qualificados em número suficiente para suprir a demanda. Assim, a “empregabilidade” dos trabalhadores do “trecho” já ocorre há muitos anos no país, pelo menos nossos entrevistados com vinte anos ou mais encontram-se sendo recrutados nos termos aqui descritos, nos quais adaptação e mudança são requisitos intrínsecos.

Fabres (2014), afirma com base nos dados do SINAVAL (sindicato patronal) que a captação de trabalhadores para o Polo Naval, ocorre da seguinte maneira:

[...] 40 % por indicação dos próprios funcionários (familiares e amigos); 20% por meio de seleção de currículos enviados pelos trabalhadores, escolas técnicas e PROMINP; 20% são encaminhados através do sistema público (estadual ou municipal) de informação sobre oportunidades de trabalho; e 20% por meio de anúncios publicados nas seções de empregos dos jornais e Sindicatos dos Trabalhadores (FABRES, 2014, p. 43).

A maioria das contratações ocorria através de indicações de funcionários, sejam familiares ou amigos; seguidos pela seleção de currículos de trabalhadores oriundos de cursos do PROMINP e de escolas técnicas, e pelo sistema público de informação sobre oportunidades de emprego. Segundo Rumstain (2012), a informação sobre os lugares e os empregos circulam através daqueles que já estão na região ou daqueles que vieram há um

tempo. “Em geral “os outros” são irmãos, parentes, ou pessoas que vivem na mesma comunidade. É entre os “conhecidos” que a informação sobre as melhores oportunidades de emprego [...] circula” (RUMSTAIN, 2012, p. 89). Segundo a autora, a informação que é trocada trata de um lugar de oportunidades, exemplificado como uma cidade ou região que têm trabalhadores do “trecho”, os quais sabem os lugares com boas oportunidades de emprego.

Em relação ao “peão de trecho”, como referência ao trabalhador, apresentamos a fala de Nilo, encanador industrial, que explicou em seu relato a que se refere o “peão de trecho” ou “trecheiro”.

[...] é esses que trabalham no mundo. Assim a gente fala andar no trecho, trecheiro; tem homem, tem mulher, tem soldadora, anda pelo mundo também.

- **Pesquisadora:** aonde tem trabalho?

**Entrevistado:** Aonde tem ela vai, faz teste, mora em barraco é igual. Claro, tem o barraco das mulheres, uma ala só feminina, só entra mulher lá, e da “peãozada” e agora já está mais moderno, em algumas empresas botam em hotel, ou alugam uma casa para cinco, seis, dez pessoas... é difícil, mas tem. Aqui meteram em uns barracos imundos aí, que até brigar, brigaram, quase mataram o pessoal. Eu não moro em barraco, me desculpe. É sou muito nojento, então eu pago aluguel do meu bolso aqui.

- **Pesquisadora:** e o senhor veio para cá em função das obras, dessa questão de ser trabalhador de trecho?

**Entrevistado:** Das obras, isso (Encanador Industrial, Rio Grande, 06 de abril de 2016).

Segundo o encanador industrial, o “peão de trecho” envolve ambos os gêneros tanto os trabalhadores quanto as trabalhadoras nas grandes obras pelo país. Ele relata que os alojamentos são separados e que hoje, depois de uma vida como “trecheiro, está melhor porque algumas empresas colocam em hotéis ou em moradias compartilhadas”. Mas para o entrevistado, dada as condições de algumas moradias partilhadas e a convivência que pode ser conflituosa entre os trabalhadores, ele prefere pagar aluguel. Em sua fala, também deixou claro que havia uma espécie de rede de contatos destes trabalhadores que trabalham de obra em obra pelo Brasil, que ficam conhecidos em determinadas funções e que quase sempre conseguem trabalho.

Os trabalhadores denominaram a rede dos cargos superiores (encarregado, supervisor, coordenador) como “peixes dos grandões”, por seu turno, os cargos superiores denominaram a rede dos trabalhadores como “facções, onde uns puxam os outros”. Assim, descobrimos que a rede de contatos organizava não só as contratações, de um modo geral, mas também a promoção de nível e por isso abordamos - no quinto capítulo - esse aspecto a partir de um mecanismo que possibilita esse fenômeno, isto é, a lógica de recrutamento. Sobre a possibilidade do desemprego ao fim de cada “obra”, acompanhamos o relato do supervisor:



[...] eu trabalhei em Pernambuco, Manaus, Rio e o brasileiro tem um grande defeito para mim, no meu caso, a maioria, não sei se eu me incluo nisso porque pô, eu não me incluo porque eu não sou assim. É que tem medo de perder o serviço, então eles achando que indo devagar, que não fazendo, eles vão garantir. Mas não é isso que “garante boca”, o que “garante boca” - que a gente fala boca, né, não sei se você conhece essa gíria - você “garante boca” trabalhando. **O cara que trabalha eu lembro.** Eu lembro, ôh tem um cara lá! Pô, **aquele cara eu vou trazer, eu lembro que o cara não parava. Cara, eu lembro desse cara e aonde eu vou eu o levo,** aí os outros não, não vou pagar, oh tem que ficar um dia a mais aí, aeronave né - a gente embarcado - dava problema na aeronave lá ele não ia, “ah porque os caras”. Não, pô, num dia eu não vou trabalhar para os outros e aí, ia para a área. **Quem que eu vou lembrar?** [...]. Eu sou peão, mas pô cara eu nunca vi, sei que também não peguei uma fase boa, entendeu, **mas os caras sempre me ligam pô,** eu nunca puxei saco, nunca né assim dizer ahh, só trabalhava nem queria saber se o cara estava olhando. **Os caras olham e percebem,** eu vou fazendo o meu, e hoje em dia numa crise dessas, 5 meses desempregado “nego” me liga: - ó tu vais pegar aqui. E eu vou graças a Deus, **mas não é querer,** cada um tem o que planta. Eu sempre só trabalhei o Ana Paula, mais nada, mais nada, só trabalhei. Tenho erro pra caramba todo mundo erra, mas reconheço meus erros e tento acertar, só isso (Evaristo, Supervisor de Elétrica e Instrumentação, Rio Grande, 13 de junho de 2016 - grifos nossos).

Assim, esse relato revela, portanto, como se dá a inserção de uma parcela dos trabalhadores no Polo, bem como a difundida empregabilidade<sup>102</sup> ocorre no contexto estudado, ou seja: através da boa reputação do trabalhador adquirida durante o desempenho das suas atividades em cada obra. O indivíduo que é considerado trabalhador está mais propenso a ser reinserido em outras obras, porque ele é observado nas suas atividades, no seu comportamento, no envolvimento com o trabalho.

Para Boltanski e Chiapello (2009), a qualificação ligada unicamente ao diploma foi ultrapassada pela noção de competência, porque esta requer ‘qualidades da pessoa’ (2009, p. 193). Isto porque a mudança em si, a atividade seja ela pessoal ou profissional é o que passa a ser valorizado. Essas competências, por sua vez, passam a ser imputadas às qualidades pessoais, a dimensão subjetiva, aliás o envolvimento pessoal é cada vez mais requerido, assim como saber adaptar-se, ter mobilidade, ser criativo, entre outros requisitos, conforme elucidado na fala de Evaristo. Entretanto, essas “pré-condições” não dizem respeito ao trabalho numa carreira estável, mas sim à noção de empregabilidade, a qual diz respeito à “capacidade que as pessoas precisam ter para que se recorra a elas nos projetos” (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009, p. 126). O critério de avaliação para tornar-se

<sup>102</sup> Para Silva (2003), a empregabilidade expressão muito difundida “representa o elenco dos atributos subjetivos – disposições pessoais competências – que as empresas esperam dos trabalhadores e [...] correspondem às necessidades de uma produção flexibilizada” (p. 164-165). Segundo o autor, “projeta-se a imagem do “novo trabalhador” como um ser que substitui a carreira em um emprego assalariado de longo prazo pelo desenvolvimento individual através da venda de sua força de trabalho em uma série de ocupações contingentes, obtidas através da **demonstração pública de disposição e competência** para atividades e condições de trabalho em constante mudança, isto é, como empresário de si mesmo (SILVA, 2003, p. 166 – grifos nossos).



empregável é a reputação, por isso o estabelecimento de elos, o engajamento, depositar e inspirar confiança fazem parte deste requisito. Em resumo:

[...] trata-se de passar de modos de gestão coletivos, essencialmente centrados em estatutos, a modos de gestão coletivos e individuais, essencialmente centrados na gestão da competência. [...] A carreira não consiste em ocupar "vagas", mas em engajar-se numa multiplicidade de projetos frequentemente muito heterogêneos (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009, p. 330).

O próprio significado do trabalho é modificado, pois no “regime por projetos” (...) a noção de atividade supera a oposição entre trabalho e “não trabalho”, estabilidade e instabilidade, remuneração e não remuneração, lucratividade e trabalho voluntário; entre o que pode ser medido em termos de produtividade” e a avaliação de desempenho (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2002, p. 9). Capacidades de adaptação e mobilidade, assim como a criatividade são importantes para manter-se trabalhando. A noção de empregabilidade resume esse aspecto, isto é, a capacidade que as pessoas têm de se manter empregáveis e para tanto a reputação desenvolve-se como critério de avaliação. É preciso então estabelecer elos, saber engajar-se, depositar e inspirar confiança (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009). No caso dos trabalhadores do Polo a empregabilidade, exemplificada na fala da Evaristo, o qual deixa claro que lembrará do trabalhador a partir do desempenho que o mesmo teve em determinada obra.

Essa forma de recrutamento e contratação identificada acima também influencia a posição que cada trabalhador assume ao ser contratado e, por conseguinte, a remuneração. Portanto, a existência deste tipo de rede de recrutamento é atestada e se torna importante também depois da admissão. Otto afirmou que, por exemplo, o nível na carreira (que varia de nível 1 a 4) depende do tempo registrado de carteira, mas isso muda de acordo com a pessoa que indicou o trabalhador, pois segundo ele, a “maioria é tudo indicação sempre eles perguntam **quem é que conhece**”<sup>103</sup> (Otto - Montador de andaime 1, Rio Grande, 05 de fevereiro de 2016 – grifos nossos). Para Nilo, a existência de diferentes níveis na carreira em princípio, era vista como importante para diferenciar os trabalhadores por tempo de experiência que resultaria em remuneração equivalente aos níveis, pois

---

<sup>103</sup> Esta rede de indicação e contato transformou-se no decorrer dos séculos, visto que Marx e Engels (1974) já apontavam que em 1824 - quando na Inglaterra os operários tiveram o direito de se associar em torno de sindicatos - os quais tinham entre seus objetivos: [...] A ajuda efetuava-se ou diretamente pela caixa da associação, ou por meio de um cartão com indicações úteis e de identidade e mediante cuja apresentação operário que viaje duma localidade para outra é assistido pelos seus colegas que lhe dão também as informações sobre as melhores hipóteses de arranjar trabalho. Os operários chamam estas deslocções o *trimard* [Forma popular francesa para caminho], e ao que viaja nestas condições *trimadeur* (p. 5-6).

[...] tem aquele que é fraquinho, que está começando e eu que tenho vinte e poucos anos. Então eles começaram: nível 1, nível 2, nível 3 e 4, mas é muito anarquizado o troço aí, é muita. Como que nós vamos denunciar? “Pexada”, “padrinho”, “cunha”. Vem lá de cima, de vários lugares, não são muito profissionais e as “cunha botam os peixes” para dentro.

- **Pesquisadora:** o que são “cunhas”?

Entrevistado: “as cunha” é os padrinhos, os chefes, trazem o time deles e metem no meio ali sem saber trabalhar, ganha igual a você, não trabalha um dedinho do que tu faz e ganha igual a tu.

- **Pesquisadora:** mas hoje o senhor é encanador nível 4?

**Entrevistado:** Não, ainda não. Me roubaram, é brincadeira (Nilo - Encanador industrial, Rio Grande, 06 de abril de 2016).

Ao mesmo tempo em que o entrevistado considera importante os níveis da carreira dependendo da experiência de cada um, ele se ressentido, como podemos depreender de sua fala, uma vez que há, digamos, pouco rigor nesta alocação do trabalhador. Do ponto de vista do trabalhador ele ressentido a existência de compadrios, ao passo que na fala de Evaristo observamos a justificativa deste tipo de recrutamento. Todavia, temos que considerar que enquanto Nilo fala da perspectiva dos trabalhadores, Evaristo fala a partir da posição de supervisor, portanto, superior hierarquicamente. Ter a rede de contatos é uma condição que os ajuda a se inserir no mercado de trabalho do Polo, mas ela depende da capacidade do indivíduo estabelecer elos, de saber se engajar num projeto, ser adaptável, criativo e poder se mudar constantemente, o resultado disso é a reputação que o trabalhador desenvolve e, através dela ele pode se inserir ou não na rede de recrutamento e constituir uma “carreira de trecho”.

Sobre o debate da ‘empregabilidade’, Cardoso (2003) crítica tanto a ‘tese’ da empregabilidade – que ele considera sua precursora, isto é, a teoria do capital humano –, pois ambas desconsideram “os determinantes sociais, econômicos e tecnológicos de constituição de postos de trabalho” (CARDOSO, 2003, p. 105). Isto é, pode haver um descompasso entre os postos de trabalho gerados e as qualificações existentes e a economia pode simplesmente não gerar postos de trabalho, conforme o ocorrido com o ocaso do Polo Naval, portanto, nada garante que o investimento em qualificação resultará em postos de trabalho adequados ao indivíduo. Neste caso, o que pode garantir a reinserção no mercado de trabalho é a rede de contatos, conforme explicitado nas falas de Evaristo.

Lima (1996) também destaca que o recrutamento no caso, por exemplo, da indústria metal-mecânica, assim como na indústria têxtil, ocorre majoritariamente, mediante a indicação de operários que trabalham na fábrica num mercado informalizado, onde o caráter mercantil das relações de trabalho eram apenas um dado<sup>104</sup>. Então, essa forma de

<sup>104</sup> Para Lima, este sistema, baseado em relações informais, propiciava à empresa um controle extra sobre o trabalho do indicado, através da rede informal de “conhecidos” dentro da fábrica, pelo menos em tese. Por outro

recrutamento não é algo propriamente novo e recente, o que é novo é o fato de considerarmos que há trabalhadores que passam a sua vida profissional, a qual é construída de “trecho” em “trecho”, configurando a “carreira de trecho”.

Neste sentido, os trabalhadores estabelecem uma rede de relações que asseguram a sua inserção nas empresas do Polo<sup>105</sup>. Nosso argumento a respeito da rede de relações que propiciam as contratações se justifica, visto que a cidade experimentou um substancial e rápido aporte de um fluxo migratório de força de trabalho que ocasionou algumas consequências sociais para a população. Dentre elas, o aumento do número de trabalhadores oriundos de diversas regiões do Brasil e, inclusive de outros países que “competiam” pelos empregos com a população local (D’AVILA; BRIDI, 2015b). No que tange a imigração, por exemplo, de acordo com Fabres e Spolle (2014), baseados nas informações da Polícia Federal:

[...] entre os anos de 2006 e 2013 ingressaram em Rio Grande o total de 896 trabalhadores estrangeiros temporários. Os maiores movimentos de registros foram nos anos de 2011, 2012 e 2013. Segundo os dados dessa mesma fonte, só no primeiro trimestre de 2013 ingressaram aproximadamente 300 trabalhadores no município de Rio Grande e as nacionalidades têm variado de acordo com as principais atividades econômicas especializadas desenvolvidas por um determinado país (FABRES; SPOLLE, 2014, p. 15).

Assim como os autores destacaram acima, o ingresso de trabalhadores estrangeiros foi maior entre a instalação e ápice do Polo, e eram trabalhadores temporários e especializados em determinadas atividades desenvolvidas no estaleiro. Embora não seja propriamente o nosso foco, também observamos que muitos trabalhadores, neste caso migrantes, ingressaram na cidade. Por exemplo, em 2014 conforme os dados da Pastoral do Migrante de Rio Grande estimavam-se que havia 15 mil trabalhadores de outros estados residindo na cidade (PINTO, 2014, p. 53). Segundo D’Ávila da Rosa (2016) esse contingente de trabalhadores representava aproximadamente 7% da população do município estimada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

É, portanto, no esquema de recrutamento descrito, que envolve os trabalhadores da “carreira de trecho” que se assenta o Polo, nos seus primeiros anos. Além disso, as atividades e os problemas delas oriundos, tais como as condições de trabalho, remuneração, emprego,

---

lado, este esquema de recrutamento mantinha um mercado trabalho “cativo” entre o operariado apesar da oferta abundante de força de trabalho (LIMA, 1996, p. 96).

<sup>105</sup> Lima (1996), reforça nosso argumento ao explicar que, [...] apesar da existência de uma ampla oferta de força de trabalho resultante das migrações, do contingente ocupado em atividades informais, que funcionariam como exército reserva, o acesso de trabalhadores não familiarizados com o trabalho fabril ao emprego nas fábricas é restrito. **O recrutamento faz-se através de indicações de operários que privilegiam sua rede de conhecidos, familiares, e colegas operários, mantendo mercados “cativos”, em certa medida, ou próprios.** A diminuição da pressão da oferta, não implica, contudo, um aumento salarial, mas a preferência, pelas fábricas de mão de obra “experiente” (LIMA, 1996, p. 18 – grifos nossos).

entre outras suscitarão a reorganização do movimento sindical na cidade, aspecto que passamos a abordar a seguir.

## 6.2 A REORGANIZAÇÃO DO SINDICATO E AÇÃO SINDICAL NO CONTEXTO DO APOGEU E CRISE DO POLO: A MUDANÇA DE EIXO NA LUTA DOS TRABALHADORES

Uma das mudanças observadas na cidade de Rio Grande, diz respeito ao sindicalismo da categoria dos metalúrgicos. A instalação do Polo, ao ampliar a categoria de trabalhadores metalúrgicos, refletiu no sindicato de trabalhadores, que passou a ter que atender ao novo contexto de uma base vinculada a um tipo de atividade específica, com formas de trabalho e demandas distintas de outros metalúrgicos. Para tanto, partimos da retomada do movimento sindical, embora este não seja o nosso foco, buscamos neste segmento, apreender a ação sindical, com vistas a melhorar as condições de trabalho no Polo. Atentamos, para isso, as pautas das paralisações e greves cujo material tivemos acesso.

Da mesma forma que a constituição do Polo Naval alterou a dinâmica econômica e social de Rio Grande, também a organização dos trabalhadores implicou em importantes mudanças. O Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Rio Grande (STIMMMERG), fora criado no ano de 1979, mas de acordo com a descrição sobre o sindicato no seu *site*: “[...] Com pouca atividade e quase nenhuma participação nos problemas da categoria, o STIMMMERG foi por muitos anos um Sindicato omissos e sem expressão”<sup>106</sup>.

De acordo com Silva (2015, p. 8) “antes da instalação do Polo Naval, a categoria de trabalhadores era muito pequena, de pouca organização e baixa atuação”. No início de 2006, no começo da instalação do Polo, a categoria dos trabalhadores metalúrgicos era pouco expressiva tanto no seu contingente quanto na forma de organização.

[...] é assim a história do sindicato dos metalúrgicos: ele sempre foi pequeno, o sindicato sempre foi um sindicato pequeno pela história da metalurgia no município, basicamente a gente se baseava em que, em empresa de esquadrias, em serralherias, né a gente tinha poucas metalúrgicas e as que tinham não tinham expressão, eram pequenas que abasteciam 15, 20 trabalhadores. Então, não tinham

<sup>106</sup>Descrição “Sobre o sindicato”. Disponível em: [http://www.stimmmerng.com.br/index.php?n\\_sistema=7158](http://www.stimmmerng.com.br/index.php?n_sistema=7158)  
Acesso em: 22 de dez. 2015.

expressão e a expectativa? Eu posso te dizer assim que não tinha também, porque era tudo muito diferente. Eu te digo assim, como cidadão, como trabalhador que tive dentro do Polo Naval a gente não tinha expectativa, não tinha ciência que nós tínhamos o sindicato, né. A gente tinha ciência que tinha uma pessoa aqui, mas assim nós estávamos preocupados em viver aquele momento, porque a gente também não sabia nada. E viver tudo aquilo ali que para nós era novidade! Então, eu acho que o sindicato lá em 2003, em meados de 2006, não tinha uma relevância expressiva porque a empresa se instalando, se criando todo um movimento dentro do município, que não se falava em sindicato naquela época (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016).

Conforme depreendemos do relato do dirigente sindical com o Polo Naval, tal categoria aumentou rapidamente e o sindicato precisou se reorganizar. Expressa a relação entre a dinâmica econômica e a organização dos trabalhadores<sup>107</sup>. Assim, em 2011 os trabalhadores depuseram o antigo Presidente do sindicato e escolheram dois representantes para o término do mandato, que durou pouco mais de sete meses. Dessa forma:

[...] depois de 32 anos caído no esquecimento, o sindicato teve sua sede reformada para atender melhor às necessidades dos colaboradores que procuram a entidade a todo momento para obter informações e orientação, houve também a construção do salão social da entidade que não só beneficia aos sócios proporcionando espaço para lazer, como também passou a receber as assembleias e reuniões que se tornaram constantes e indispensáveis, sempre no intuito de manter a categoria informada sobre as decisões que estão sendo tomadas em prol de melhorias para o setor (STIMMERG)<sup>108</sup>.

Em 2012 houve o pleito eleitoral para escolha da nova diretoria, sendo que o atual presidente foi eleito com 90% de aceitação. Em dezembro do referido ano, houve a primeira paralisação no Polo Naval, que culminou em uma greve onde os trabalhadores e as trabalhadoras reivindicavam melhores salários e condições de trabalho adequadas, frisando que “eles sequer possuíam água gelada, exaustores e refrigeração em setores da construção de um Navio Petroleiro, onde enclausurados em um “buraco” a 20 metros abaixo da linha do solo, padeciam e desmaiavam”. De acordo com Bozzetti (2014), responsável pelo Blog “Gotas de Ácido”, haviam várias queixas relacionadas também ao desvio de função (já relatadas nesta tese) sem a devida contrapartida financeira, além de promessas de promoção; do custo de trabalho intenso e contracheques com os valores diferentes daqueles assinalados em carteira de trabalho. O blogueiro independente ainda argumenta que, de acordo com os

<sup>107</sup> Esse tipo de mudança sindical em face de uma nova dinâmica econômica foi observado por estudiosos da indústria automotiva no Brasil, que se instalam em fim dos anos 1990. Ver estudos de Cardoso e Comin (1995); Blass (1998); Abreu e Ramalho (2000); Garcia (2003); Ramalho e Santana (2003); Bridi (2005); Ramalho (2005); Francisco (2007), entre outros autores.

<sup>108</sup> Descrição “Sobre o sindicato”. Disponível em: [http://www.stimmerg.com.br/index.php?n\\_sistema=7158](http://www.stimmerg.com.br/index.php?n_sistema=7158) Acesso em: 22 de dez. 2015.

funcionários do Polo, as reclamações eram direcionadas ao setor de Recursos Humanos da empresa, mas eram ignoradas.

Segundo o dirigente sindical, o estaleiro já esteve fechado durante onze dias devido à falta de condições de trabalho. Isto se deveu a uma denúncia feita pelo sindicato dos trabalhadores, cujo estopim foi a falta de um mangote<sup>109</sup> dentro do bloco. O problema disso, como descrito pelo Dirigente Sindical é porque “uma vez que tu começa a soldar, o cara começa a lixar, tu começa a criar gases ali e não tem oxigênio e tem que ter o exaustor ali pra puxar esses gases pesados e têm que ter um mangote de ar pra entrar lá pra dentro, né e a gente também pediu, na época, bebedores” (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016). Nesta época a denúncia fora realizada junto ao Ministério Público do Trabalho (MPT), que acionou a delegacia até chegar ao Ministério do Trabalho (MTE) em Porto Alegre. O sindicato e o estaleiro foram chamados, e entre as reivindicações estavam as melhorias das condições de trabalho, como relata o entrevistado:

[...] porque não tinha condições humanas de um trabalhador entrar ali dentro. Porque assim, uma coisa é tu no verão - no verão com 33 graus de calor - tu entrar dentro do bloco tu vais a quase 60°, mais aquelas roupas de couro pesadas que tu és obrigado a usar. Não, tu vais trabalhar o que 20, 30 minutos, o que que a gente pediu? Aqueles saches, não é isotônico, aquele soro que eles vinham com sabor para hidratar o trabalhador, porque se chegasse a um pico de 33° de calor e que parasse trinta minutos para ele respirar. Então a gente fez toda uma questão de exigência que ficou onze dias parado até a empresa se adequar, botar exaustor, botar ventilação para dentro dos blocos (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016).

Assim, nos dias 23 e 24 de outubro de 2012, houve uma fiscalização por parte do Ministério Público do Trabalho (MPT) e do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), no Estaleiro Rio Grande e no Honório Bicalho, que visava investigar as condições de segurança e saúde dos trabalhadores no Polo. Na época a empresa tinha 2,5 mil funcionários diretos e 1,2 mil subcontratados (totalizando 3,7 mil). Segundo as informações do Ministério Público do Trabalho, na época da fiscalização, o consórcio empresarial tinha 943 trabalhadores diretos e 1.557 subcontratados, totalizando 2,5 mil atuando na P-63, já com a CGQ construções *offshore* - consórcio da Queiroz Galvão - havia 430 trabalhadores diretos e 856 subcontratados (total de 1.286), na P-58 eram 1.521 trabalhadores diretos e 1.503 subcontratados gerando um total de 3.204 trabalhadores (CONATPA, 2012).

Na fiscalização, conforme os auditores-fiscais, em relação aos trabalhadores, foram identificados situações de risco, principalmente na oficina, com a constatação da existência de agentes físicos, como ruídos, fagulhas e fumos metálicos oriundos do processo de soldagem,

---

<sup>109</sup> Um mangote de ar é uma mangueira que proporciona a ventilação, através da troca oxigênio.



máquinas e equipamentos perigosos, além de questões ergonômicas. Ainda, foram encontradas atividades em altura e em espaços confinados, bem como movimentação de carga e circulação de pessoas e veículos em lugares compartilhados. As referidas situações foram verificadas pelo MTE (CONATPA, 2012, p. 6).

Os auditores fiscais também foram até a sede do sindicato, onde conversaram com o vice-presidente e três diretores os quais relataram dificuldades e irregularidades trabalhistas. Conforme a junta fiscalizadora, as mesmas situações do ERG foram encontradas no estaleiro Honório Bicalho, com a diferença de que, no último, havia um número considerável de andaimes e muitos “trabalhadores terceirizados, de, aproximadamente, 50 empresas distintas” (CONATPA, 2012, p. 7). Em dezembro do mesmo ano (2012), houve uma manifestação de funcionários de 10 empresas e dentre as exigências estavam, justamente, melhores condições de trabalho, o pagamento em dia dos salários e insalubridade. Após esta manifestação, houve a primeira negociação coletiva entre o STIMMERG e o SINAVAL (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore*), o sindicato patronal. Para o dirigente sindical desde a reorganização do sindicato de trabalhadores, a direção prioriza o diálogo “antes de qualquer manifestação de qualquer atividade em relação a luta, a fazer mobilização, a fazer paralisação, ou trancar ou não trancar sempre se criou um diálogo com a empresa” (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016).

Só que a parte principal está lá fora, que é o que me interessa, o que move toda, um prejuízo, uma obra parada naquele montante lá, são milhões, são milhões e não são reais. E aí às vezes chega num consenso, olha vamos pagar amanhã, bom eu vou lá falar com eles. Às vezes não chega, quando não chega num consenso, aí tu vê a mobilização. E por isso que eu digo quando o sindicato toma um interdito, mas por que que ele tomou um interdito? Mas nenhum juiz pergunta o que se deu. O sindicato teve sentado sim com a empresa tá, e te digo mais assim, toda vez que existe uma paralisação grande como já aconteceu, nenhum diretor aqui do sindicato entrou sem levar dois ou três trabalhadores junto, porque a gente preza muito pela transparência, porque daqui a pouco a gente sai lá e diz: ah empresa, mas se a gente não levar um trabalhador com nós ali pra ouvir, pra discutir e até debater, e a gente tem essa prerrogativa (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016).

Assim, a negociação tornou-se um dos instrumentos importantes do sindicato. Essa negociação sempre precede a mobilização, uma greve de trabalhadores, por isso, a crítica do Dirigente Sindical a ação do judiciário quando concede à empresa, um interdito, por desconhecer os passos que foram dados para ajustar uma condução, atender uma demanda dos trabalhadores.

Em outubro de 2012 o STIMMERG deu um passo importante, no processo de institucionalização e soerguimento do sindicato, mediante o estabelecimento da Convenção



Coletiva de Trabalho (2013/2014) com efeito retroativo para o mês de maio que é a data-base dos metalúrgicos. Neste documento, constam as diretrizes que asseguravam ao trabalhador metalúrgico o devido respaldo legal, em acordo com o SINAVAL, o sindicato patronal.

No final de setembro de 2013, logo após um acidente, houve uma grande paralisação que visou apontar as irregularidades no trabalho. Depois de uma assembleia geral, os trabalhadores decidiram que deflagrariam a greve em 72h, caso a empresa não apresentasse suas propostas de melhoria das condições de trabalho, uma vez que a pauta de reivindicações já havia sido enviada à empresa há três meses e até então a última não havia dado retorno. Todavia, desta vez, e impulsionados pelo acidente de trabalho, a greve não foi necessária dado que as negociações começaram imediatamente. Dos quarenta itens colocados em discussão, 70% deles foram cumpridos pela entidade patronal. Entre as questões debatidas estavam:

[...] a interrupção dos trabalhos em condições climáticas adversas como chuvas e temporais, remodelação da tabela níveis para crescimento salarial do funcionário, acréscimo na quantidade de ônibus que realiza o transporte dos servidores, controle e fiscalização da vinda de operários chineses por salários demasiadamente baixos além de condições mais seguras para trabalhar e outras questões. Entre as principais reivindicações está o controle dos desvios de função. O STIMMERG acordou a instalação de uma unidade móvel na empresa para fiscalização e debate próximo com os trabalhadores. “Vamos elaborar relatórios constantes informando sobre a realização das atividades incondizentes com cada cargo para que a firma corrija as irregularidades”, explicou Gonçalves (DIÁRIO POPULAR, 07/10/ 2013).

Podemos notar que mesmo com a baixa tradição na organização sindical houve uma intensa mobilização em prol dos interesses dos trabalhadores e trabalhadoras. Tal fato é evidenciado pela fiscalização do MTP e do MTE no ano de 2012 e, no ano seguinte com o estabelecimento da Convenção Coletiva firmando-se institucionalmente a representação sindical.

No segundo semestre de 2013, o poder de barganha da classe trabalhadora é evidenciado mediante a ameaça de deflagração de greve e do estabelecimento da negociação com a empresa e cumprimento de 70% da pauta reivindicada. Segundo Nilo, que já participou de paralisações e greves, a participação dos trabalhadores no sindicato é central:

eu acho que todo mundo tem que participar, defender, tentar ao menos a melhorar. Porque se a gente não lutar, ficar “ah maria vai com as outras, ah se for eu vou”, tem que ir! Sem lutar, ninguém dá nada de graça aí pelo menos uma pressão tem que fazer, tentar fazer um movimento se colar, colou. Senão colar, agora a lei não ampara mais nós, recuamos. É o jeito (Nilo, Encanador, Rio Grande, 06 de abril de 2016).

Embora defenda a participação de todos nas paralisações, Nilo argumentava que a lei não amparava tanto eles como antes – e isto antes de acontecer a reforma trabalhista. Amanda

relatou que participava das assembleias, sem se envolver, mas preferia fazer denúncia anônima para o sindicato. Considera o sindicato importante, porque

ele faz no justo ele, não faz nada sem antes ter um papel do juiz, então é perante a lei. Ele diz: ‘olha se vocês vão parar eu estou com um papel aqui’. Ou não primeiro “preciso pegar uma autorização para que vocês não fiquem desamparado”, porque ele vai ser multado, mas ele pode pagar uma multa, mas e os colaboradores? Depois pode ser mandado embora e sem a segurança ali. Então ele sempre procura fazer esse lado ali para nós (Amanda, montadora de andaime, 22 de janeiro de 2016).

Nesse sentido, a entrevistada preferia participar de forma anônima e se sentia protegida juridicamente e respaldada quando se dirigia ao sindicato. Ao passo que para Nilo só a legislação não protegia mais os trabalhadores. Desses posicionamentos, depreendemos que a importância do sindicato é percebida de diferentes formas e é oriunda também desta proteção em relação a legislação. Em fevereiro de 2014 ainda verificamos a atuação sindical baseada no interesse da classe trabalhadora. Logo, na primeira quinzena do referido mês, houve a paralisação dos trabalhadores de um Estaleiro. Após algumas reuniões entre os sindicatos dos trabalhadores e dos empresários e a empresa, chegou-se a um consenso que girava em torno do cumprimento de cinquenta e três pontos, de acordo com a ata da reunião sindical (STIMMERG, 2014). Em 2014 o sindicato dos trabalhadores contava com uma ampla base, de 24.000 trabalhadores incluindo terceirizados no ramo da metalurgia, além disso possuía, em média, 1.500 sócios.

Na pauta reivindicada estavam imbricados interesses de uma parcela significativa do Polo, embora não incluísse as demandas dos trabalhadores do outro Estaleiro. Além de dispor de um número significativo de trabalhadores, essa pauta continha temas relacionados a contratação, tais como: promoção de nível, promoção de cargo e reconhecimento na carteira de trabalho, entre outras, além daquelas atinentes as condições de trabalho que envolviam desde o revezamento para o horário de almoço até o acesso aos banheiros. Todas as cláusulas eram seguidas de *status*, e no momento de assinatura, quarenta e uma cláusulas contavam como atendidas e dez estavam encaminhadas para resolução até o final de fevereiro de 2014. Por último, mas não menos importante, a última cláusula da negociação versava sobre o não despedimento dos trabalhadores que participaram da reivindicação. Esta última questão era seguida pela justificativa do sindicato patronal e da empresa, na qual as demissões que porventura ocorressem deviam-se ao caráter rotativo da própria atividade, visto que a empresa contava com oito mil trabalhadores na época.

Todavia em maio de 2014, foi deflagrada uma segunda greve por melhores condições de trabalho e salário. Cerca de 10 mil trabalhadores pararam suas atividades e, depois de mais de um mês de negociação, houve um novo acordo onde os trabalhadores aceitaram com unanimidade em assembleia, o reajuste de 9,5% no salário e o vale-alimentação de R\$ 340. O sindicato sinalizou que resolvida à questão salarial, se voltaria para os problemas na relação entre as empresas e os trabalhadores e trabalhadoras. Essas conquistas sofreram uma interrupção na medida em que a crise avançou a partir de 2015, e a manutenção do emprego no Polo passou a ser a principal bandeira.

O ano de 2015 foi marcado pela luta do sindicato para a permanência das atividades do Polo na cidade, pois sem a perspectiva de novas licitações, as empresas acabaram desligando centenas de trabalhadores. Depois de inúmeras paralisações dos trabalhadores, o presidente do sindicato permaneceu sete dias amarrado no portão do Estaleiro Honório Bicalho, como forma de protesto. Depois desse episódio, o presidente do sindicato, juntamente com alguns trabalhadores e o prefeito do município, participaram de uma reunião entre a Petrobras e o consórcio empresarial que depois de muita incerteza gerada, entraram num acordo sobre os aditivos do contrato da P-75 e da P-77 as quais seriam construídas na cidade, ao invés de enviadas para a China.

Esse acordo foi uma vitória importante para os trabalhadores, mas, apesar disso, as contratações que estavam previstas para depois de outubro de 2015 não começaram. No final de setembro de 2015, os trabalhadores realizaram uma manifestação pelo segundo dia consecutivo, como protesto em razão do “atraso no pagamento de benefícios, rescisões contratuais e salários da quinzena” (G1, 22/09/2016)<sup>110</sup>. Na manifestação os trabalhadores decidiram caminhar por cinco quilômetros, até a Justiça do Trabalho, com o objetivo de pedir o desbloqueio das contas da empresa, motivo alegado pela mesma para o atraso nos pagamentos. No final desse mesmo ano, um dos estaleiros reuniu os trabalhadores no Diálogo Diário de Serviço (DDS) e o diretor avisou "oh pessoal a empresa está com dificuldade, para quatro mil trabalhadores de todas as camadas, inclusive terceirizadas. A empresa hoje está com dificuldade financeira espero que vocês entendam: nós não vamos ter para pagar o salário nem o décimo terceiro" (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de 2016). Imediatamente, segundo o entrevistado, os trabalhadores ligaram para o sindicato, mas “nesse meio tempo se instalou o caos [porque eles pararam primeiro], mas nos chamaram e qual é a orientação? - a gente está parado aqui e vamos quebrar tudo" (Dirigente Sindical, Rio Grande, 01 de julho de

---

<sup>110</sup> Na reportagem, o sindicato dos trabalhadores informou que o bloqueio e atraso nos pagamentos deveu-se ao envolvimento da empresa na Operação *Greenfield* da Polícia Federal.

2016). O dirigente sindical relatou que a orientação foi desligar todo o maquinário, “manda parar porque sem trabalho, sem dinheiro, ainda mais sem décimo terceiro”. Neste meio tempo, já havia se instalado um clima tenso nas portarias do estaleiro e somente depois de algumas horas de negociação a empresa começou a efetuar os pagamentos do décimo terceiro e naquele dia ninguém trabalhou.

Em agosto de 2016, na 33ª fase da Operação Lava Jato a Polícia Federal entrou no estaleiro, levando documentos e equipamentos (JUSTI; BONFIM, 02 de ago. 2016). Após este episódio as contratações começaram em outubro de 2016, sendo que o consórcio anunciou que já tinha 300 trabalhadores e contrataria mais 1.200 diretos, além de 3 mil indiretos, a previsão para o final da construção e montagem dos módulos foi acertada até 2018 – prazo que foi cumprido (PANKE, 04/10/2016). O volume de contratação ficou muito abaixo do esperado, e por isso também houve uma manifestação no dia vinte e três de outubro de 2016, que objetivava também contar com a participação dos trabalhadores desempregados, a fim de chamar atenção para a grande desmobilização da mão-de-obra e para os trabalhadores empregados a pauta estava voltada, novamente, para as condições de trabalho.

Neste sentido, observamos que as lutas dos trabalhadores e do sindicato se voltavam para a remuneração e condições de trabalho dignas. Mas conforme a entrega das plataformas e a consequente desmobilização da mão-de-obra, assim como o avanço da Operação Lava Jato que dizimou o setor naval no Brasil, o contingente de trabalhadores foi minguando e frente a ameaça real de desemprego as manifestações diminuíram.

Em 13 de dezembro de 2016, o estaleiro com mais empregados fechou e demitiu 3.200 trabalhadores diretos. A plataforma replicante do tipo FPSO P-71 ficou no estaleiro, com a metade pronta e está se deteriorando desde então. Todavia, o sindicato e executivo municipal local, em março de 2017, se mobilizaram e realizaram, numa parceria com a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (ALRS), na Fundação Universidade do Rio Grande (FURG), uma audiência sobre o futuro da indústria naval cuja principal demanda era a manutenção, por parte da Petrobras, do índice de conteúdo local. Nesta audiência, foi deliberada a formação da bancada gaúcha pelo Polo Naval de Rio Grande, os mesmos buscariam apoio no governo estadual e depois do presidente. Conforme ilustrado pela figura:

FIGURA 20 - PROTESTO DOS TRABALHADORES NA AUDIÊNCIA PÚBLICA



Fonte: STIMMMERG, 13 de mar. 2017.

As tentativas de apoio na esfera estadual e federal foram frustradas. Contudo, foi realizada uma audiência extraordinária no Senado, precisamente na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (Secretaria de Apoio à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa) no dia 15 de maio de 2017, cujo tema foi o debate sobre a “Situação dos Polos Navais do Brasil, especialmente do estado do Rio Grande do Sul”, na presente audiência encontravam-se os representantes da bancada gaúcha pelo Polo Naval, incluindo o presidente do sindicato dos trabalhadores (eleito vereador da cidade no pleito de 2016) em Rio Grande, assim como o prefeito e demais autoridades. A Petrobras foi a única que não participou, pois não enviou sequer um representante para ouvir as questões. E essa iniciativa também não logrou resultado. Atualmente a metade que estava pronta da P-71 está a ser vendida em pedaços para o ferro velho e milhares de trabalhadores estão desempregados, apenas a QGI encontra-se em funcionamento, mas com número muito reduzido de funcionários, pois entregou em março de 2018 os módulos da P-75 e da P-77, e não tem encomendas na sua carteira. No começo de março de 2018, a Petrobras confirmou que o casco da plataforma P-71 será feito na China, abandonando de vez metade do projeto iniciado no Estaleiro Rio Grande. Conforme ilustrado pela figura:

FIGURA 21 - P-71 SUCATEADA



Fonte: Acervo pessoal - 28/02/2018.

Ao analisar a dinâmica sindical e esse contexto de crise no Polo e as condições de trabalho, observamos que o grau de mobilização dos trabalhadores e reorganização de uma representação foi importante para os trabalhadores na garantia de melhores condições de trabalho, salário, entre outras. O que garantiu as conquistas de melhorias no local de trabalho, foi a posição dos trabalhadores em relação a participação nas mobilizações, os quais se dividiam entre aqueles que participavam ativamente e aqueles que preferiam se envolver mediante a realização de denúncias por *e-mail*. Quando observamos a trajetória de soerguimento do Polo Naval, sua estruturação, apogeu e crise, verificamos que as manifestações dos trabalhadores começaram visando melhores condições de trabalho, segurança e remuneração e terminaram pela reivindicação dos postos de trabalho.

Entretanto, o movimento de retomada do movimento sindical só foi possível enquanto havia condições de luta, ou seja, enquanto havia perspectivas de outras encomendas e as demandas eram atendidas, e em pleno vigor da estratégia “neodesenvolvimentista”. Contudo, a partir da crise deflagrada em 2015, com as entregas das plataformas, a desmobilização da mão de obra, a falta de perspectiva de novas contratações dado a correlação de forças políticas que se estabeleceu na esfera nacional, impactou os trabalhadores. Isto é, a crise da estratégia do Estado “neodesenvolvimentista” também foi a crise da indústria naval que afetou de modo contundente sobre os trabalhadores e o sindicato que os representavam. A luta dos trabalhadores passou a ser a luta pelo emprego.

Se a instalação do Polo Naval de Rio Grande somadas a outras políticas econômicas e sociais durante o governo Lula e Dilma em seu primeiro mandato, favoreceu os indicadores sociais, de emprego e renda na cidade de Rio Grande, o que nos levou a refletir sobre o tema do trabalho e desenvolvimento, vistos nos capítulos um e dois, a crise de um setor chave, em uma cidade litorânea e portuária, abateu a cidade em 2016.

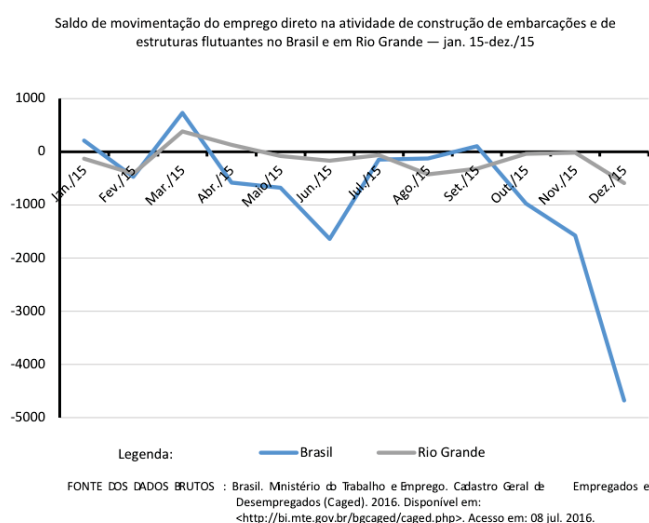
Isto porque em 2016 ocorreu uma guinada política, na ocasião do *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff, eleita democraticamente, pois a partir de então a Petrobras mudou seu plano de gestão. Principalmente o presidente Michel Temer alterou oficialmente, em março de 2017, o índice de conteúdo local, reduzindo o índice das plataformas de 65% para 25%, o que praticamente, somado ao contexto descrito, enviou as encomendas para a Ásia e fez com que o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande, demitisse em um só dia três mil e duzentos trabalhadores diretos, deixando metade plataforma (P-71) pronta no estaleiro que em novembro de 2017 começou a ser vendida como sucata, conforme visto anteriormente.



É difícil mensurar os impactos neste curto prazo destes dez anos entre ascensão e ocaso da indústria naval na cidade. No entanto, podemos indicar alguns impactos que podem ser constatados diretamente como o efeito deste desmonte. Desse modo, para os trabalhadores locais, o desemprego significa ter que voltar para as atividades com menor remuneração, seja na lavoura ou no setor de serviços. Para os trabalhadores da “carreira de trecho”, implica que terão que buscar novas obras no país para seguir com a sua carreira flexível. Embora os impactos sejam visíveis, a maioria dos dados sobre os mesmos ainda não está disponibilizado pelos órgãos oficiais, apesar disso apresentamos os dados que tivemos acesso com o objetivo de demonstrar o impacto do rompimento do ciclo de crescimento de Rio Grande, que se interrompe junto com a crise do Polo, bem como os efeitos com relação ao estado.

O PIB do Rio Grande do Sul, quando comparado ao ano de 2014 teve uma retração em de 3,4% em 2015. Segundo a FEE (2016, p. 14), “esse resultado deveu-se ao recuo conjunto da indústria (-11,1%) e dos serviços (-2,1%), uma vez que a agropecuária apresentou crescimento (13,6%)”. Em termos de PIB, os principais municípios são: Porto Alegre, Caixas do Sul, Canoas, Gravataí e Rio Grande, os quais apresentaram, respectivamente, participações de “17,3%, 6,4%, 3,5%, 3,1% e 2,5% em 2013” (FEE, 2016, p. 14). Portanto, argumentamos que as cidades ao Norte do estado continuam com sua participação significativa na formação do PIB e Rio Grande é única cidade que do sul do estado se mantém numa posição importante, por isso inferimos que o recuo ocorrido na indústria sentido pelo estado é, em parte fruto da crise do Polo de Rio Grande. Para tanto, demonstramos no gráfico a queda no número de emprego direto.

GRÁFICO 3 - SALDO DE MOVIMENTAÇÃO DO EMPREGO DIRETO: JAN A DEZ/ 2015.



Fonte: Rocha e Conceição (2016).



Verificamos nos dados que todo o segmento entra em crise. Na metade de 2014 o preço do petróleo sofreu uma queda e isto impactou a “demanda mundial por embarcações e estruturas flutuantes fosse reduzida” (ROCHA; CONCEIÇÃO, 2016, s/p). Além disso, o avanço da Operação Lava Jato também foi um fator importante, conforme elucidamos nesta tese. Por conseguinte, as encomendas foram redimensionadas, bem como seus preços o que reduziu os postos de trabalho no setor. Nesse sentido, no gráfico acima observamos que no final de 2015 a queda no emprego direto foi de 9.850 postos de trabalho no Brasil, enquanto que Rio Grande perdeu 1.730 vínculos diretos. Segundo os autores, se consideramos “os impactos ao longo da cadeia produtiva, a retração do volume de emprego é muito maior” (ROCHA; CONCEIÇÃO, 2016, s/p). Observamos que o emprego na indústria naval impulsionava o setor de serviços na cidade, portanto, o desmonte deste setor significou também o desemprego no setor de serviços, entre outras consequências sociais que ainda não temos condições de mensurar.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na presente tese estruturamos dois eixos de análise, a saber: a perspectiva do trabalho e desenvolvimento e também as configurações do trabalho, de como ele se estabelece no Polo Naval de Rio Grande e sob quais condições. Em relação ao primeiro eixo, vimos que a cidade de Rio Grande é impactada negativa ou positivamente pela ação do Estado. No que tange ao eixo do trabalho, observamos que as configurações do trabalho no Polo mudaram no período que vai da inauguração do Polo até seu ápice (2010-2014) e depois no seu ocaso (2015-2016). Dito isto, apresentamos os avanços realizados em cada eixo e algumas reflexões suscitadas.

Nesta tese identificamos que os ciclos econômicos de Rio Grande estão vinculados à dinâmica nacional. Nos períodos nos quais o Estado assume seu papel de indutor de políticas a cidade é impactada de diferentes modos em sua configuração. Assim, no caso da estratégia do “velho desenvolvimentismo” dos anos 1958-1961 – até meados da década de 1980 - vimos que a cidade sofreu com uma baixa industrialização que se centrou no Sudeste no país. Conforme observamos as mudanças dos padrões de políticas de Governo, em 1970 temos um padrão de regionalização das indústrias que reforçam sua localização no Sudeste do Brasil. Tal fato criou, no decorrer dos anos, uma desigualdade regional entre as metades “norte e sul” do Rio Grande do Sul, asseverada em 1990 pelas políticas de Governo que deixaram os estados da federação como concorrentes entre si, essa desigualdade pode ser atestada pela criação dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento (COREDE) em 1994.

No século XXI, contudo, com a estratégia “novo desenvolvimentista” temos uma inversão, já que o Estado não só reassumiu seu papel de agente indutor de desenvolvimento, mediante as políticas industriais que foram distribuídas de norte a sul do Brasil, como também. dada essa tendência a indústria naval foi soerguida beneficiando a cidade de Rio Grande, caracterizada por se localizar na metade pobre do Rio Grande do Sul.

Portanto, a relação entre política de Governo, regionalização das políticas industriais e a mudança deste padrão relacionado com as transformações do capitalismo em nível global é uma questão que sugerimos ser aprofundada em novas pesquisas.

Conforme vimos, abordamos as desigualdades intrarregionais, mas sem nos determos no tema, apenas a título de caracterização para identificar qual foi o impacto gerado pela instalação do Polo Naval na metade sul. Futuros estudos que intentem estabelecer políticas públicas para diminuir esta realidade desigual, visto que é um campo de estudo considerável

no estado, são necessários, na medida em que sejam articulados com os deslocamentos do capital pelo globo, na busca de *greenfields*.

Feitas estas ponderações, cumpre ressaltar que o município de Rio Grande é composto por ciclos industriais que não alteraram de fato a estrutura do mesmo, pois constatamos que preponderou um efeito “bumerangue”, na medida em que teve processos de crescimento e momentos de crise e decrescimento, mantendo-se como a parte pobre do Rio Grande do Sul. Assim como os outros ciclos industriais da cidade, a indústria naval também apresentou o mesmo padrão: anos de apogeu, ainda que breve, depois entrou em colapso e feneceu. O ocaso do Polo penalizou os trabalhadores e condenou a cidade a uma situação de precariedade. A princípio, o Polo Naval foi um caso de sucesso, de uma política exitosa, mas que não resistiu ao quadro político que se instaurou no país e às crises econômicas mundiais e isto nos leva a próxima consideração.

Verificamos que o desenvolvimento que a cidade teve foi alavancado pela instalação do Polo Naval que gerou empregos não só na indústria naval, mas houve crescimento do emprego na região. Desse modo, nos debruçamos sobre o nosso segundo eixo: as configurações do trabalho no Polo Naval de Rio Grande. Nossa pesquisa permitiu observar que o Polo Naval já se instalou sob as bases da acumulação flexível, mas a organização do processo de trabalho foi diferenciada por elementos híbridos, pois a mesma possui características do taylorismo-fordismo e também do Toyotismo. Esse hibridismo, de certa forma pode ser uma tendência principalmente em países que não tiveram a consolidação de um Estado de Bem-Estar Social, como é o caso do Brasil.

Em termos de configuração do trabalho, observamos elementos flexíveis no que tange a trajetória dos trabalhadores, ao recrutamento, as formas flexíveis de remuneração e a flexibilidade funcional via a criação de um cargo fictício. O que tornou ímpar o estudo do Polo, foi justamente como estes indicadores da flexibilidade se comportaram diante da crise do setor.

Identificamos neste estudo que há trajetórias de trabalho flexíveis, conforme intitulamos como “carreira de trecho”, mas as mudanças no trabalho começaram com um corte de custos a partir de 2015, que transformou alguns aspectos do trabalho no Polo. Entre elas, a demissão de trabalhadores de outras cidades e estados, que veio a beneficiar os trabalhadores locais e da região os quais haviam se qualificado e obtido alguma experiência, pois eram trabalhadores menos “caros”.

Constatamos que a cidade, por carecer de tradição no ramo da indústria naval recebeu muitos trabalhadores migrantes, algo que é semelhante com os outros ciclos industriais vivenciados em Rio Grande, mas a particularidade notada por nós é a constituição de uma rede de recrutamento composta por trabalhadores que têm uma trajetória profissional flexível, isto é, atuam na mesma função em diversos empreendimentos no decorrer de sua vida. Esta forma de recrutamento ocorreu devido à ausência de tradição naval na cidade e região, mas também porque em termos do contrato homem-hora verificamos que é a forma em que a produção é medida na indústria *offshore*, e que por isso a curva de aprendizado era importante e os trabalhadores mais experientes eram contratados, visto que em tese produziram mais em menos tempo. Tendência que se inverteu a partir de 2015, pois devido ao corte de custos oriundos da crise no Polo, os trabalhadores locais e da região começaram a ter preferência, porque também haviam adquirido experiência e custavam menos.

Em relação aos demais corte de custos, observamos que houve o corte do PLR – que servia de estímulo no período de instalação e ápice – bem como, que o controle do absenteísmo do trabalhador era realizado mediante o vale-alimentação o qual, por sua vez, constituía uma flexibilidade do salário, porque foi uma mudança qualitativa já que o vale deixou de ser uma garantia, ao se constituir a parte do salário, para servir como incentivo ou bônus pela assiduidade. Além disso, com a demissão de vários cargos superiores na hierarquia houve o repasse das responsabilidades para o “líder” de equipe, o qual ao mesmo tempo perde a relevância para o trabalhador e passa a se constituir em estratégia para permanecer empregado.

Também verificamos que enquanto vigorou um período de certa estabilidade no Governo, foi instituída uma lei para assegurar melhores condições de trabalho ao trabalhador, proteção ao meio ambiente e a saúde do trabalhador. Assim, no que tange a segurança no trabalho vimos que no momento em que explodiu a crise, a prevenção a acidentes e incidentes no trabalho foi intensificada, embora isto não tenha se refletido em equipamento de trabalho já que os equipamentos de segurança, tais como, avental, luvas, entre outros, perderam em qualidade; assim como o controle do trabalhador foi intensificado via realização de ginásticas laboral para evitar acidentes que implicam custos, na perspectiva empresarial.

Ademais, observamos o ressurgimento do movimento sindical. Contudo, a partir da Operação Lava Jato, da desmobilização dos trabalhadores devido a entrega das plataformas, e da crise instaurada no nível político, o próprio Governo passou por transformações que, por

sua vez, refletiram no Polo através da piora das condições de trabalho, num primeiro momento e depois da luta pela manutenção dos empregos.

Em relação ao movimento sindical, temos o ressurgimento do mesmo no período que segue a inauguração do Polo, verificamos que o sindicato dos trabalhadores conseguiu se organizar muito rapidamente tanto institucional como em termos de infraestrutura. Essa reorganização se deveu a ampla base de trabalhadores que o sindicato dispunha até o apogeu do Polo em 2014. Vimos que do ano de 2012 em diante, e principalmente com o estabelecimento da Convenção Coletiva (2013/2014) o sindicato foi reunindo condições para lutar por melhores condições de trabalho, remuneração, entre outras questões. O poder de barganha dos trabalhadores ficou evidenciado pelos resultados obtidos das paralisações e greves, e em outras ocasiões por ameaças de deflagração de greve, em que as pautas eram atendidas em sua quase totalidade até o ano de 2014. Depois disso, em 2015, começou a luta para que as plataformas de petróleo P-75 e P-77 fossem direcionadas para Rio Grande, conforme o acordado. Neste mesmo ano os trabalhadores deixaram seus postos de trabalho em um Estaleiro como forma de protesto pelo atraso no pagamento e devido a empresa alegar que não havia dinheiro para tanto. O sindicato interveio e depois de uma negociação os pagamentos começaram a serem efetivados. A partir desse ano, o sindicato se voltou para tentar trazer as plataformas que já estavam acordadas com a Petrobras para Rio Grande e a luta para o pagamento dos trabalhadores empregados, bem como suas rescisões.

Em novembro de 2016, o índice de conteúdo local foi alterado e isto desobrigou a Petrobras a realizar suas obras no Brasil. Um mês depois o Estaleiro Rio Grande demitiu 3.200 trabalhadores diretos e a luta do sindicato voltou-se para a manutenção das encomendas nos estaleiros na cidade.

Contudo, embora o sindicato e as lideranças locais tenham se organizado e recorrido ao Governo estadual e ao Governo Federal, as iniciativas foram frustradas. O sindicato perdeu seu poder de barganha, diante de um novo Governo. Por isso, argumentamos que mudança a estratégia “neodesenvolvimentista” impactou o Polo também na forma de resistir as condições de trabalho, pois todas as estratégias de luta e os mecanismos para tanto foram esvaziados.

A Reforma Trabalhista – aprovada em julho de 2017, em vigor desde novembro do referido ano – é um marco no processo de desregulamentação do trabalho no Brasil. Com a implosão da política de desenvolvimento, em especial aquela voltada para a indústria naval analisada nesta tese, houve uma alteração no padrão de emprego e das possibilidades do mercado de trabalho da região Sul do estado, condição que será ainda mais alterada com a

Reforma Trabalhista. Cumpre entender quais serão os efeitos concretos dessas medidas para os trabalhadores e trabalhadoras. Esta correlação também pode ser feita sobre o impacto da Reforma Trabalhista no movimento sindical. Os direitos dos trabalhadores são cada vez mais vistos como entraves ao desenvolvimento do capital, que tende a desregulá-los, mas isto não é um problema restrito ao Brasil, trata-se de um movimento global que solapa as conquistas trabalhistas, mediante um processo de precarização do trabalho e produz novas morfologias para a classe-que-vive-do-trabalho (ANTUNES, 2005; 2018). Por isso, seria interessante também observar o papel das organizações multilaterais, que até pouco tempo tinham na sua pauta a questão do desenvolvimento.

Por fim, com base em nossa análise ao longo desta tese, identificamos que a cidade de Rio Grande é composta pelo movimento dos ciclos industriais, e o Polo foi mais um destes ciclos que, guardadas as circunstâncias históricas, sociais, políticas e econômicas, teve as mesmas etapas, quais sejam: instalação, ascensão, apogeu, crise e derrocada. A diferença deste novo ciclo industrial consistiu em que sua derrocada está relacionada com a guinada política ocorrida no país em 2016 e com a condução da Operação Lava Jato sob o intuito de combater a corrupção. Contudo, este combate se estendeu, por motivos que fogem da nossa alçada compreender, mas que são visíveis e evidentes, ao desmonte da indústria naval (D'AVILA;BRIDI, 2017) e, por conseguinte, ao trabalho dos metalúrgicos e metalúrgicas navais não só do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande, mas de todos os Polos Navais de norte a sul do Brasil. Ao que tudo indica, os trabalhadores e trabalhadoras pagaram com o seu emprego, o “preço” do combate à corrupção, segundo os termos em que se orientou a campanha entre agentes do Estado e da mídia.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Alice Rangel de Paiva; RAMALHO, José Ricardo. A indústria automobilística brasileira e a implantação de novos polos de desenvolvimento regional – o caso do Rio de Janeiro. In: **XXIV Encontro Anual da ANPOCS**. Petrópolis: ANPOCS, 2000. Disponível em: <http://www.anpocs.com/index.php/encontros/papers/24-encontro-anual-da-anpocs/gt-22/gt20-18/4882-aliceabreu-a-industria/file> Acesso em: 12 de fev. 2018.
- AGÊNCIA BRASIL. **Petrobras inaugura canteiro de obras da plataforma P-53 no litoral gaúcho**. Porto Alegre. 26 de jan. de 2006. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2006-01-26/petrobras-inaugura-canteiro-de-obras-da-plataforma-p-53-no-litoral-gaucha> Acesso em: 10 de nov. 2014.
- AGÊNCIA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL (ABDI). **Plano Brasil Maior**. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/paginas/pdp.aspx> Acesso em: 10 de mar. 2015.
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). **Cartilha do Conteúdo Local de Bens, Sistemas e Serviços Relacionados ao Setor de Petróleo e Gás Natural**. 2007. Disponível em: [www.anp.gov.br/SITE/acao/download/?id=6469](http://www.anp.gov.br/SITE/acao/download/?id=6469) Acesso em: 15 de abr. 2015.
- \_\_\_\_\_. **Resolução ANP nº 36 de 13 de novembro de 2007. Aprova o Regulamento ANP nº 6/2007 que define os critérios e procedimentos para execução das atividades de Certificação de Conteúdo Local**. Disponível em: [www.anp.gov.br/SITE/acao/download/?id=26327](http://www.anp.gov.br/SITE/acao/download/?id=26327) Acesso em 12 de fev. 2017.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Resolução Nº 112-ANTAQ, de 8 de setembro de 2003. (Revogada pela resolução nº 843-ANTAQ, de 14 de agosto de 2007). **Norma para outorga de Autorização a pessoa jurídica brasileira para operar como empresa brasileira de navegação nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/0000005395.pdf> Acesso em: 27 de fev. 2017.
- AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. **Operação Lava Jato desarticula rede de lavagem de dinheiro em 7 estados**. Polícia Federal do Paraná. 17/03/2014. Disponível em: <http://www.pf.gov.br/agencia/noticias/2014/03/operacao-lava-jato-desarticula-rede-de-lavagem-de-dinheiro-em-7-estados> Acesso em: 17 de abr. 2016.
- ALONSO, José Antonio Fialho. O cenário regional gaúcho nos anos 90: convergência ou mais desigualdade? In: **Indicadores Econômicos**. FEE, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 97-118, nov. 2003. Disponível em: <http://revistas.fee.tcche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/215/264> Acesso em 26 de fev. 2017.
- ALVES, Flamarion Dutra; BATISTA, Inajara Martins; SILVEIRA, Vicente C. Pires. As desigualdades regionais no Rio Grande do Sul e o setor agropecuário: uma análise econômica. In: **I Congresso Internacional de Desenvolvimento Rural e Agroindústria Familiar**. Anais. São Luiz Gonzaga: UERGS, 2005. Disponível em:



<http://coral.ufsm.br/extrural/vicentepp/arquivospdf/Anais%20CIDRAF-Inajara.pdf> Acesso em: 20 de jun. 2015.

ALVES, Giovani. Trabalho e nova precariedade salarial no Brasil A morfologia social do trabalho na década de 2000. In: **Oficina do CES n.º 381 Março de 2012**. Disponível em: [http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/ficheiros/6024\\_Oficina\\_do\\_CES\\_381.pdf](http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/ficheiros/6024_Oficina_do_CES_381.pdf) Acesso em: 28 de set. de 2017.

AMARAL, Lucas Alves; GOMIDE, Alexandre de Ávila; PIRES, Roberto Rocha C. A revitalização da indústria naval no Brasil democrático. In: **Capacidades estatais e democracia: arranjos institucionais de políticas**. Editores: Alexandre de Ávila Gomide, Roberto Rocha C. Pires. – Brasília: Ipea, 2014. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/capacidades\\_estatais\\_e\\_democracia\\_web.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/capacidades_estatais_e_democracia_web.pdf) Acesso em: 20 de jan. 2015.

AMORIN, Tailand Oliveira de. **Plataformas Offshore: uma breve análise desde a construção ao descomissionamento**. 2010. Monografia (Bacharelado em Tecnologia em Construção Naval) - Centro Universitário Estadual da Zona Oeste, Rio de Janeiro, 2010.

ANIAGEM. HOUSSAIS, Antonio. In: **Dicionário Houassais da Língua Portuguesa**, elaborado no Instituto Houassais de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Lda. Lisboa, Temas e Debates, 2003. Tomo I.

ANTUNES, Ricardo. **O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2005.

\_\_\_\_\_. **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 2011.

\_\_\_\_\_. Anotações sobre o capitalismo recente e a reestruturação produtiva no Brasil. In: **O Averso do Trabalho**. Ricardo Antunes e Maria Aparecida Moraes Silva (orgs). 1. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2004. Pp. 13-27.

\_\_\_\_\_. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANZANELLO, Michel José; FOGLIATTO, Flávio Sanson. Curvas de aprendizado: estado da arte e perspectivas de pesquisa. In: **Gestão e Produção**. São Paulo: São Carlos, v. 14, n. 1, p. 109-123, jan.-abr. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/gp/v14n1/09.pdf> Acesso em: 01 de jun. 2017.

ARBIX, Glauco. Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal por Novos Investimentos no Setor Automotivo Brasileiro. In: **Dados**. vol.43 n.1 Rio de Janeiro, 2000.

AREND, Marcelo; CARIO, Silvio Antonio Ferraz. Desenvolvimento e desequilíbrio industrial no Rio Grande do Sul: uma análise secular evolucionária. In: **Economia e Sociedade**. Vol.19, nº 2. Campinas, Ago. 2010. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-06182010000200007](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182010000200007) Acesso em 01 de mar. 2017.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (ALRS). **Lei: 10.283 de 17 de outubro de 1994. Dispõe sobre a criação, estruturação e funcionamento dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento e dá outras providências.** Disponível em: [http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid\\_Tipo=TEXT0&Hid\\_TodasNormas=12666&hTexto=&Hid\\_IDNorma=12666](http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=12666&hTexto=&Hid_IDNorma=12666) Acesso em: 05 de nov. 2016.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 35.764, de 28 de dezembro de 1994. Regulamenta a Lei nº 10.283, de 17 de outubro de 1994, que criou os Conselhos Regionais de Desenvolvimento - CRDs.** Disponível em: [http://www.al.rs.gov.br/Legis/M010/M0100099.ASP?Hid\\_Tipo=TEXT0&Hid\\_TodasNormas=12439&hTexto=&Hid\\_IDNorma=12439](http://www.al.rs.gov.br/Legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=12439&hTexto=&Hid_IDNorma=12439) Acesso em: 05 de nov. 2016.

\_\_\_\_\_. **Relatório da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande.** Relator: Deputado Alexandre Lindenmeyer – PT. 2011. Disponível em: [http://www.al.rs.gov.br/download/SubPoloNaval/RFpolo\\_Naval.pdf](http://www.al.rs.gov.br/download/SubPoloNaval/RFpolo_Naval.pdf) Acesso em 20 de jul. 2014.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. **Perfil do município de Rio Grande.** Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Fundação João Pinheiro, FJP 2013. Disponível em: [http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil\\_m/rio-grande\\_rs](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/rio-grande_rs) Acesso em: 15 de dez. 2016.

ATLAS SOCIOECONÔMICO DO RIO GRANDE DO SUL. **Indústria - 1920 a 1980.** Disponível: <http://www.atlassocioeconomico.rs.gov.br/industria-1920-a-1980> Acesso: 20 de fev. 2018.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). **Relatório Anual – 2011.** Disponível em: [http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/empresas/RelAnual/ra2011/relatorio\\_anual2011.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresas/RelAnual/ra2011/relatorio_anual2011.pdf) Acesso em: 14 de mai. 2017.

BANDEIRA, P. S. As raízes históricas do declínio da região sul. In: **Crescimento econômico da região sul do Rio Grande do Sul: causas e perspectivas.** Porto Alegre: FEE, 1994.

BARAT, Josef; CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; PAULA, Jean Marlo Pepino de. Visão econômica da implantação da indústria naval no Brasil: aprendendo com os erros do passado. In: **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013).** Editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. Brasília: Ipea, 2014.

BIAVASCHI, Magda de Barros; KREIN, José Dari. **Os movimentos contraditórios da regulação do trabalho no Brasil dos anos 2000.** Out. 2015. Disponível em: <http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2015/10/CLASCO-vers%C3%A3o-enviada-de-maio.pdf> Acesso em: 20 de abr. 2017.

BIHR, Alain. O compromisso Fordista. In: **Da grande noite à alternativa: o movimento operário europeu em crise.** 2ª ed. São Paulo: Boitempo. 1998.

BIERNACKI, Patrick; WALDORF, Dan. Snowball sampling: problems and techniques of chain referral sampling. In: **Sociological Methods & Research,** Thousand Oaks, CA, v. 10, n. 2, 1981. Disponível:

<https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/tematicas/article/view/2144/1637> Acesso em: 01 de mar. 2018.

BLASS, Leila. Alcance e limites da reestruturação negociada. In: **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo: Fundação Seade, v. 12, nº 1, jan-mar, 1998.

Disponível em: [http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n01/v12n01\\_10.pdf](http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n01/v12n01_10.pdf) Acesso em: 10 de fev. 2018.

BRASIL. **Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958**. Cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L3381.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3381.htm) Acesso em 10. De fev. 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 1.142, de 30 de dezembro de 1970**. Altera e consolida a legislação referente ao fundo de Marinha Mercante, dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1142.htm#art19](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1142.htm#art19) Acesso em: 10 de fev. 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980**. Consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1801.htm#art19](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1801.htm#art19) Acesso em: 23 de mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm) Acesso em 15 de mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993**. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8617.htm) Acesso em 15 de jan. de 2016.

\_\_\_\_\_. **Relatório final da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito: criada através do Requerimento n. 151/93 - CN, destinada a apurar fatos contidos nas denúncias do Sr. José Carlos Alves dos Santos, referentes às atividades parlamentares, membros do governo e representantes de empresas envolvidas na destinação de recursos do orçamento da União**. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1994. 5 v. em 1. CPI do Orçamento. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/84896> Acesso em 10 de nov. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19432.htm) Acesso em 15 de jun. de 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997**. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9478.htm) Acesso em: 15 de jun. de 2016.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 4.925 de 19 de dezembro de 2003.** Institui o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural - PROMINP, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2003/d4925.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/d4925.htm) Acesso em 10 de fev. 2017.

\_\_\_\_\_. **Política industrial, tecnológica e de comércio exterior – PITCE. Balanço e perspectivas.** Out. 2006. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Estudo/Balanco%20PITCE%20nov2006.pdf> Acesso em: 10 de mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.276, de 30 de junho de 2010.** Autoriza a União a ceder onerosamente à Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS o exercício das atividades de pesquisa e lavra de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos de que trata o inciso I do art. 177 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112276.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112276.htm) Acesso em 15 de mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010.** Dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas; cria o Fundo Social - FS e dispõe sobre sua estrutura e fontes de recursos; altera dispositivos da Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/L12351.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/L12351.htm) Acesso em: 15 de mai. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Portaria N.º 200 de 20 de janeiro de 2011. D.O.U. de 21/01/2011 – Seção 1 – págs. 92 a 97.** Aprova a Norma Regulamentadora n.º 34 (Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval). Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/24300663/pg-92-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-21-01-2011/pdfView> Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).** Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/noticias/pac-programa-de-aceleracao-do-crescimento> Acesso em: 10 de abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.365, de 29 de novembro de 2016.** Altera a Lei no 12.351, de 22 de dezembro de 2010, para facultar à Petrobras o direito de preferência para atuar como operador e possuir participação mínima de 30% (trinta por cento) nos consórcios formados para exploração de blocos licitados no regime de partilha de produção. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Lei/L13365.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13365.htm#art1) Acesso em: 16 de ago. 2017.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista: a degradação no século XX.** Rio de Janeiro, LTR. 3.ed. 1987.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Do antigo ao novo desenvolvimentismo na América Latina. In: **Desenvolvimento econômico e crise: ensaios em comemoração aos 80 anos de Maria da Conceição Tavares.** Luiz Carlos Delorme Prado (org.). Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 2012. Pp. 27- 66.

\_\_\_\_\_; THEUER, Daniela Theuer. Um Estado novo-desenvolvimentista na América Latina? In: **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, n. 3 (46), p. 811-829, dez. 2012.

BRIDI, Maria Aparecida. **Sindicalismo e trabalho em transição e o redimensionamento da crise sindical**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2005.

\_\_\_\_\_. **Ação coletiva e comissões de trabalhadores em Plantas flexíveis: o espaço da política**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2008.

\_\_\_\_\_. Caminhos metodológicos e reflexões epistemológicas para o estudo das ações dos trabalhadores numa realidade em transição: algumas notas. In: **Revista da ABET**, v. IX, p. 109-125, 2010. Disponível em: <http://periodicos.ufpb.br/index.php/abet/article/view/15491/8854> Acesso em: 09 de fev. 2018.

BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. The new spirit of capitalism. In: **Conference of Europeanists**, 1., 2002a, Chicago. Proceedings. Chicago: The Council for European Studies, 2002. Disponível em <http://www.frontdeskapparatus.com/files/boltanskiNewSprit.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2013.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. **O novo espírito do capitalismo**. Tradução Ivone C. Benedetti. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

BOURDIEU, Pierre. A dupla verdade do trabalho. In: **Meditações Pascalianas**. Tradução Sérgio Miceli. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. P.247-251.

BOSCHI, Renato; GAITÁN, Flavio. Neodesenvolvimentismo. In: IVO, Anete Brito Leal (Coord). **Dicionário temático desenvolvimento e questão social: 81 problemáticas contemporâneas**. São Paulo: Annablume; Brasília: CNPq; Salvador: Fapesp, 2013. (Coleção Trabalho e Contemporaneidade).

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. “Terceirização e Direitos Trabalhistas no Brasil”. In: **A Perda da Razão Social do Trabalho: terceirização e precarização**. Graça Druck; Tânia Franco (orgs.). São Paulo, Boitempo, 2007.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Tradução: Iraci D. Poleti. 11 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013)**. Brasília: Ipea, 2014.

CARDOSO, Adriana Lessa. **A condição do trabalho feminino no polo naval do Rio Grande/RS**. 114 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Ciências humanas e da Informação. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande. 2012.



CARDOSO, Adalberto; COMIN, Álvaro. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho: a experiência do setor automobilístico no Brasil. In: **A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

\_\_\_\_\_. Flexibilidade, empregabilidade e a ortodoxia neoliberal. In: **A década neoliberal: e a crise dos sindicatos no Brasil**. São Paulo: Boitempo editorial, 2003.

CARDOSO JUNIOR, José Celso; HAMASAKI, Cláudia Satie. **Padrões de desenvolvimento, mercado de trabalho e proteção social: a experiência brasileira entre as décadas liberal (1990) e desenvolvimentista (2000)**. IPEA. Texto para discussão 2021. Brasília, dezembro de 2014.

CARNEIRO, Ricardo. Navegando a contravento: uma reflexão sobre o experimento desenvolvimentista do Governo Dilma Rousseff. In: **Texto para Discussão**. Unicamp. IE, Campinas, n. 289, mar. 2017.

CARVALHAL, Heloisa Vicente de França. **O Afretamento de Embarcações Estrangeiras Operadas por Empresa Brasileira de Navegação (EBN): Afretamento marítimo**. Brasília, 21 de agosto de 2008. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/Ago08OAFretamentodeEmbarcacoes.pdf> Acesso em: 29 de nov. 2016.

CARVALHO, Diogo Sá; CARVALHO, Andréa Bento; DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. **Polo naval e desenvolvimento regional na metade sul do Rio Grande do Sul**. In: 6º Encontro de Economia Gaúcha, 2012. Disponível em: [http://cdn.fee.tche.br/eeg/6/mesa7/Polo\\_Naval\\_e\\_Developmento\\_Regional\\_da\\_Metade\\_Sul\\_do\\_RS.pdf](http://cdn.fee.tche.br/eeg/6/mesa7/Polo_Naval_e_Developmento_Regional_da_Metade_Sul_do_RS.pdf) Acesso em 15 de jul. 2014.

CARVALHO DA SILVA, Rosimeri; FALCÃO VIEIRA, Marcelo Milano; MACHADO SIMÕES, Janaína; RAGGI ABDALLAH, Patrícia. A indústria pesqueira no Rio Grande do Sul: ascensão e queda. In: **REAd - Revista Eletrônica de Administração**. Edição 48, vol. 11, nº. 6, nov/dez, 2005. Disponível em: <http://www.redalyc.org/pdf/4011/401137449007.pdf> Acesso em: 08 de fev. 2017.

CEA D'ANCONA, Maria Ángeles. **El análisis de la realidade social: aproximaciones metodológicas**. In: Metodología cuantitativa: estrategias y técnicas de investigación social. Madrid: Editorial Síntesis, S.A. 1998. P. 43-77.

CERQUEIRA JUNIOR, Mário José Barbosa. Possibilidades de fomento às firmas brasileiras de engenharia de projeto da indústria naval. In: **Ressurgimento da Indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Carlos Alvares da Silva Campos Neto; Fabiano Mezadre Pompermayer (editores). Brasília: IPEA, 2014.

CINTRA, Rodrigo. **Quip qualifica soldadores em Rio Grande**. Portal Marítimo. 18/05/2011. Fonte: <http://portalmaritimo.com/2011/05/18/quip-qualifica-soldadores-em-rio-grande/> Acesso em: 08 de out. 2015.

CLICRBS. **Rio Grande desencalha**. 04 de abr. 2010. Fonte: <http://wp.clicrbs.com.br/rumosdosul/2010/04/04/rio-grandedesencalha/?topo=13,1,1,,13&status=encerrado> Acesso em: 10 de abr. 2015.

COLBARI, Antonia L. **Ética do Trabalho: a vida familiar na construção da identidade profissional**. São Paulo: UFES - Letras e Letras, 1995.

CONAPTA (Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário). Força-tarefa nacional investiga estaleiros a serviço da Petrobras no polo naval. In: **Revista do Trabalho. Ministério Público do Trabalho**. Rio Grande do Sul. Ano 12. Nº 42. outubro/dezembro de 2012.

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2012/2013. **Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos do Rio de Janeiro**. Número de registro no MTE: RJ002468/2012. Data de registro no MTE: 16/11/2012. Disponível em: <http://metalurgicosrj.org.br/wp-content/uploads/2014/04/SINAVAL-2012-2013.pdf> Acesso em: 08 de out. 2017.

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014. **Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e de Material Elétrico de Rio Grande e São José do Norte (STIMMERG)**. Número do registro no Ministério do Trabalho (MTE): RS001464/2013. Data de registro no MTE: 01/08/2013.

COREDE SUL. **O que são e como funcionam os COREDES-RS**. 05 de mar. 2013 Fonte: <http://www.coredesul.org.br/Pagina/9/O-QUE-SAO-E-COMO-FUNCIONAM-OS-COREDES-%96RS> Acesso:15 de nov. 2016.

CORIAT, Benjamin; SABOIA, João. Regime de acumulação e relação salarial no Brasil: um processo de fordização forçada e contrariada. In: **Ensaios FEE**, v.9, n.2, p.3-45, 1988. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1213/1565> Acesso em 26 de nov. 2013.

\_\_\_\_\_. **Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho e organização**. Rio de Janeiro: UFRJ / Revan, 1994. P. 29-49; p. 51-81.

CUNHA, Jéssica Gabriela da. **O papel da política industrial no desenvolvimento econômico: uma análise dos governos Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva**. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). Curso de Ciências Econômicas do Centro Socioeconômico da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2016.

D'AVILA, Ana Paula F. **Pop management jornalístico e o espírito do capitalismo: os cadernos de emprego no jornal Zero Hora (2012/2013)**. Mestrado (Dissertação). Programa



de Pós-Graduação em Sociologia, Instituto de Filosofia, Sociologia e Política. Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Pelotas, 2014.

\_\_\_\_\_; BRIDI, Maria Aparecida. A dinâmica de contratação do Polo Naval em Rio Grande/RS. In: **XVII Congresso Brasileiro de Sociologia**. 20 a 23 de Julho de 2015a, Porto Alegre (RS).

\_\_\_\_\_; BRIDI, Maria Aparecida. O trabalho sazonal e a flexibilidade dos contratos no Polo Naval e *Offshore* em Rio Grande/RS. In: **XIV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET)**, 2015b Campinas/SP. Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET), 2015b. v. 1.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. As contratações na indústria naval em Rio Grande – Rio Grande do Sul. **Política & Trabalho Revista de Ciências Sociais**, nº 43, Julho/Dezembro de 2015c, p. 319-339.

D'AVILA, Ana Paula F. A figura do 'líder' de equipe: compreendendo a divisão do trabalho no Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande/RS. In: **7º Seminário Nacional Sociologia & Política**. Curitiba, 2016.

\_\_\_\_\_; BRIDI, Maria Aparecida. Indústria naval brasileira e a crise recente: o caso do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande (RS). In: **Cadernos Metrôpole**. v. 19, n. 38, jan/abr 2017.

D'AVILA, Ana Paula Ferreira. O surgimento de uma nova normatividade: o conteúdo compensatório dos discursos gerenciais na imprensa pop. In: **O novo espírito do capitalismo no Sul: paralelismos e contrastes**. Pedro Robertt, Ana Paula Ferreira D'Avila, Pedro Lisdero, Renata Brauner Ferreira (Organizadores). Pelotas: Ed. UFPel [FAU – Fundação de Apoio Universitário], 2017.

D'AVILA DA ROSA, Diego. **A organização do trabalho em Rio Grande no contexto de ascensão e crise da indústria naval**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Escola de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração. Porto Alegre, 2016.

DEDECCA, Claudio S. **Racionalização econômica, emprego e relações de trabalho no capitalismo avançado**. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. Tese apresentada para Concurso de Livre-Docência. Campinas, 1997.

DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL (DEPLAN) / SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO (SEPLAG). **Sul: Perfil Socioeconômico**. Texto elaborado no com base nas informações disponibilizadas pela FEE. Equipe Técnica: Antonio Paulo Cargnin, Laurie Fofonka Cunha, Rubens Soares de Lima, Suzana Beatriz de Oliveira. Porto Alegre, outubro de 2011. Disponível em:

[http://www.coredesul.org.br/files/pub/138497322239162\\_Perfil\\_Sul.pdf](http://www.coredesul.org.br/files/pub/138497322239162_Perfil_Sul.pdf) Acesso em: 10 de ago. 2015.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **Política de Desenvolvimento Produtivo: Nova política industrial do governo**. Nota técnica. Nº 67. Maio de 2008.

\_\_\_\_\_. **Rotatividade e flexibilidade no mercado de trabalho**. São Paulo: DIEESE, 2011.

DIÁRIO POPULAR. **Metalúrgicos do Polo Naval seguem negociação sem necessidade de greve**. Rio Grande. 07/10/2013. Disponível em: [https://www.diariopopular.com.br/index.php?n\\_sistema=3056&id\\_noticia=NzQ3MjU=&id\\_area=Mg==](https://www.diariopopular.com.br/index.php?n_sistema=3056&id_noticia=NzQ3MjU=&id_area=Mg==) Acesso em: 28 de julho de 2014.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha; SÁ CARVALHO, Diogo; CARVALHO, Andréa Bento. O Polo Naval e *Offshore* e o desenvolvimento regional na Metade Sul do Rio Grande do Sul. In: **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 34, Número Especial, p. 933-954, 2013.

DORES, Priscila Branquinho das; LAGE, Elisa Salomão; PROCESSI, Lucas Duarte. A retomada da indústria naval brasileira. In: **BNDES 60 anos: perspectivas setoriais**. V. 1, 2012, p. 274-299. Disponível em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/962/4/A%20retomada%20da%20ind%C3%BAstria%20naval%20brasileira\\_final\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/962/4/A%20retomada%20da%20ind%C3%BAstria%20naval%20brasileira_final_P.pdf) Acesso em: 15 de set. 2015.

DRUCK, Maria da Graça. **Terceirização: (des)fordizando a fábrica – Um estudo do complexo petroquímico da Bahia**. São Paulo: Boitempo, 1999.

\_\_\_\_\_; BORGES, Ângela. Terceirização: Balanço de uma década. In: **Cadernos do CRH**, Salvador, v. 37, p. 111-139, 2002. Disponível em: <http://www.flexibilizacao.ufba.br/RCRH-2006-132graca.pdf> Acesso em: 21 de fev. 2018.

DULCI, João Assis. A trajetória recente do desenvolvimento no Brasil: dos modelos nacionais à escala mesorregional. In: **Faces de Clio**. Revista Discente do Programa de Pós-Graduação em História – UFJF. Vol. 2. Nº 3. Jan/jun/ 2016. Pp. 155-185.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador: Uma história dos costumes**. Vol 1. Tradução: Ruy Jungmann. 2ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994a.

\_\_\_\_\_. **O Processo Civilizador: Formação do Estado e Civilização**. Vol. 2. Tradução: Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994b.

\_\_\_\_\_. **Introdução à Sociologia**. Lisboa: Edições 70, 2008.

ESTADÃO. **Estaleiro gaúcho é exemplo de excelência**. São Paulo. 10 set. 2012. s/p. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,estaleiro-gaucha-e-exemplo-de-excelencia,126042e> Acesso em: 05 de out. 2015.

FABRES, Ana Cristina Porto. **Indústria Naval de Rio Grande: modelo de trabalhadores da base produtiva**. 2014. Monografia (Bacharelado em Ciências Sociais) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. 2014. Disponível em: <<http://wp.ufpel.edu.br/observatoriosocial/files/2013/01/TCC-CIENCIASSOCIAIS-VERSAO-FINAL-13-MAR-2014.pdf>>. Acesso em: 4 ago. 2015.

\_\_\_\_\_; SPOLLE, Marcus Vinícius. **Migração de trabalhadores especializados da construção naval: a experiência da construção de plataformas petroleiras do polo naval de Rio Grande**. 2013. [http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT9/GT9\\_ViniciusMPortoA.pdf](http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT9/GT9_ViniciusMPortoA.pdf) Acesso em: 15 de julho de 2015.

\_\_\_\_\_; SPOLLE, Marcus Vinícius. **O Polo Naval de Rio Grande e a utilização de trabalhadores especializados migrantes**. 2014. Disponível em: [http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=9043&Itemid=456](http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=9043&Itemid=456) Acesso em 25 de mai. 2015.

FAÉ, Rogério. Cidade de Rio Grande: implementação do polo naval e reorganização do espaço geográfico. In: **IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais (CBE0)**. Porto Alegre, RS, Brasil, 19 a 21 de out. de 2016. Disponível em: <https://anaiscbeo.emnuvens.com.br/cbeo/article/viewFile/25/17> Acesso em: 04 de fev. 2017.

FATOS E DADOS. **Petrobras Inaugura Polo Naval em Rio Grande**. 21 de out. 2010. Disponível em: <http://fatosedados.blogspotpetrobras.com.br/2010/10/21/> Acesso em: 10 de ago. 2015.

\_\_\_\_\_. **Transpetro alcança marca de 10 navios lançados ao mar**. 28 de fev. 2014. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/transpetro-alcanca-marca-de-10-navios-lancados-ao-mar.htm> Acesso em: 04 de abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **Transpetro: conheça nossos principais tipos de navios**. 31.out.2014. Fonte: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/transpetro-conheca-nossos-principais-tipos-de-navios.htm> Acesso em: 15 de set. 2016.

FEIJÓ, Flavio Tosi; MENEZES, Gabrielito. O contraste econômico entre as metades sul e norte do Rio Grande do Sul: uma aplicação do Modelo da Base Econômica. In: **4º Encontro de Economia Gaúcha**. Anais [recurso eletrônico]. Osmar Tomaz de Souza (Organizador). Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008. Disponível em: <https://www.fee.rs.gov.br/4-encontro-economia-gaucha/trabalhos.htm> Acesso em: 10 de fev. 2017.

\_\_\_\_\_.; MALDONADO, Danielle Trindade. **Polo naval do Rio Grande:** potencialidades, fragilidades e a questão da migração. Porto Alegre: UFRGS/FCE/DERI, 2013. Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/fce/wordpress/wp-content/uploads/2013/05/TD2\\_feijo\\_madono\\_FINAL.pdf](http://www.ufrgs.br/fce/wordpress/wp-content/uploads/2013/05/TD2_feijo_madono_FINAL.pdf)>. Acesso em: 05 dez. de 2017.

FIALKOW, Jaime Carrion. **Distribuição e perfil produtivo dos maiores municípios do Rio Grande do Sul.** FEE: Rio Grande do Sul, 2014. In: <http://www.fee.rs.gov.br/wpcontent/uploads/2014/05/201405237eegmesa8distribuicaooperfilprodutivomaioresmunicipiosrs.pdf> Acesso em: 20 mai. de 2015.

FRANCISCO, Elaine Marlova Venzon. Organização dos trabalhadores na fábrica contemporânea: o caso do consórcio modular. In: **Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivo: comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense.** Iram Jácome Rodrigues e José Ricardo Ramalho (organizadores). São Paulo: Annablume, 2007. pp. 168-193.

FOLHA DE SÃO PAULO. Coluna Mercado. **O novo desenvolvimentismo.** Luiz Carlos Bresser-Pereira. 19/09/2004. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1909200411.htm> Acesso em: 15 de mai. 2017.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Desenvolvimentismo: a construção do conceito. In: **Presente e Futuro do Desenvolvimento Brasileiro** / Editores: André Bojikian Calixtre, André Martins Biancarelli, Marcos Antonio Macedo Cintra. – Brasília: IPEA, 2014.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (FEE). **Mesorregiões geográficas (IBGE), Rio Grande do Sul.** Porto Alegre (2011). Disponível em: <http://mapas.fee.tc.br/wpcontent/uploads/2011/11/Mesorregioes.pdf> Acesso em: 15 de mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Tabela 1. Produto Interno Bruto (PIB), Valor Adicionado Bruto (VAB), PIB per capita e população dos 10 maiores municípios segundo o PIB total do RS – 2012.** 2014. Disponível em: <http://www.fee.rs.gov.br/indicadores/pib-rs/municipal/destaques/> Acesso em: 26 de abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **PIB Municipal – Série Histórica 2002-2014.** Disponível em: <http://www.fee.rs.gov.br/indicadores/pib-rs/municipal/serie-historica/> Acesso em: 08 de jan. 2017.

\_\_\_\_\_. **Perfil Socioeconômico: Rio Grande.** s/a. Disponível em: <http://www.fee.rs.gov.br/perfil-socioeconomico/municipios/detalhe/?municipio=Rio+Grande> Acesso em: 15 de dez. 2016.

\_\_\_\_\_. IDESE: Série Histórica completa. In: **Idese e índice de seus blocos e sub-blocos, segundo municípios, microrregiões, mesorregiões, regiões de saúde, Coredes (diversas definições) e Regiões Funcionais (definição atual) no Rio Grande do Sul —**

2007-2013. Disponível em: <http://www.fee.rs.gov.br/indicadores/indice-de-desenvolvimento-socioeconomico/serie-historica-nova-metodologia/> Acesso em: 28 de fev. 2017

\_\_\_\_\_. **RS em números: 2016**. Bruna Kasprzak Borges (coordenação). Porto Alegre: FEE, 2016.

FURTADO, Celso. **Análise do ‘modelo’ brasileiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 3. Ed. 1972.

\_\_\_\_\_. **O capitalismo global**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

\_\_\_\_\_. Economia de transição para um sistema industrial no século XX. In: **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado, 2009.

GARCIA, Paulo Cerqueira. **Contratos de terceirização de manutenção industrial na modalidade risco: Análise Comparativa das Avaliações e Expectativas entre o Setor Industrial e as Empresas Fornecedoras de Serviços**. 2003.107 p. Dissertação (Curso de Mestrado Executivo) Fundação Getúlio Vargas. Escola brasileira de Administração Pública e de Empresas Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa. Disponível: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/3925/000342857.pdf?sequence=1> Acesso: 20 de jul. 2014.

GARCIA, Sandro Ruduit. Os novos polos automobilísticos e suas implicações sociais: considerações sobre o caso da General Motors em Gravataí (RS). In: **Sociedade em Debate**, Pelotas, 9(3): 187-188 224, dezembro/2003.

\_\_\_\_\_; GUIMARÃES, Sônia. Trabalho em cenário de globalização: o polo automobilístico de Gravataí e implicações sociais em empresas locais. In: **Caderno CRH**, Salvador, v. 19, n. 46, p. 9-17, Jan./Abr. 2006. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/crh/article/view/18543/11919> Acesso em: 10 de jan. 2017.

GORZ, André. **Metamorfoses do trabalho: crítica da razão econômica**. Tradução: Ana Montoia. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2007.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Perfil socioeconômico COREDE Sul. In: **Secretaria do Planejamento, Mobilidade e Desenvolvimento Regional. Departamento de Planejamento governamental**. Porto Alegre, 2015. Disponível em: <http://planejamento.rs.gov.br/upload/arquivos/201603/17095141-perfis-regionais-2015-sul.pdf> Acesso em: 20 de fev. 2018.

GRAMSCI, Antonio. Caderno 22 (1934): Americanismo e Fordismo. In: **Cadernos do cárcere**. Volume 4: Temas de cultura. Ação católica. Americanismo e fordismo. Tradução de: Carlos Nelson Coutinho; Luiz Sérgio Henriques. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GUEDES DE JESUS, Claudiana; GITAHY, Leda Maria Caira. Transformações na Indústria de Construção Naval Brasileira e seus Impactos no Mercado de Trabalho (1997-2007). In: **Cabo Verde: Redes e Desenvolvimento Regional. 1º Congresso de Desenvolvimento**

**Regional de Cabo Verde. 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional.** 2009. Disponível em: <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%2039/79A.pdf> Acesso em 15 de set. de 2017.

\_\_\_\_\_. **Retomada da indústria de construção naval brasileira: reestruturação e trabalho.** Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas/SP, 2013.

GOMBATA, Marsílea. Partilha ou concessão? Entenda as diferenças entre os modelos de produção. In: **Carta Capital**. 21/09/2015. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/especiais/infraestrutura/partilha-ou-concessao-entenda-as-diferencas-entre-os-modelos-de-producao-7119.html> Acesso em: 23 de set. 2016.

\_\_\_\_\_. Você sabe como funciona o pré-sal?. In: **Carta Capital**. Especiais: infraestrutura, geologia. 21/09/2015. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/especiais/infraestrutura/voce-sabe-como-funciona-o-pre-sal-8856.html> Acesso em 21 de mai. 2017.

GOULARTI FILHO, Alcides. Presença e ausência do Estado na trajetória da indústria da construção naval brasileira – 1959 -1989. In: **Nova Economia**. Belo Horizonte. Vol. 24, nº 2. Pp-445-470. Mai/Ago. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/neco/v24n2/0103-6351-neco-24-02-00445.pdf> Acesso em 28 de fev. 2017.

GUIMARÃES NETO, L. Dinâmica recente das economias regionais brasileiras. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n 86, set/dez, 1995. p.123-152.

G1. **Entenda a Operação Lava Jato.** 13 de ago. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/politica/noticia/2014/04/entenda-operacao-lava-jato-da-policia-federal.html> Acesso em: 15 de jul. 2016.

\_\_\_\_\_. **Operários de estaleiro do RS fazem nova manifestação em Rio Grande.** 22/09/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2016/09/operarios-de-estaleiro-do-rs-fazem-nova-manifestacao-em-rio-grande.html> Acesso em: 25 de setembro de 2016.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** São Paulo: Edições Loyola. 2000.

HERRLEIN JR, Ronaldo. A trajetória do desenvolvimento capitalista no Rio Grande do Sul. In: **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 23, Número Especial, p. 645-668, 2002. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/2024/2405> Acesso em 23 de nov. 2013.

\_\_\_\_\_. O crescimento econômico do Rio Grande do Sul entre 1990 e 2002. In: **Análise**, Porto Alegre, v. 16, n.1, p. 137-160. Jan/jul. 2005. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/face/article/view/268/217> Acesso em 08 de dez. 2013.

HEYDT, Dylan; CUSTÓDIO, Felipe Teixeira; DALLAPORTA, Edenilson; GONÇALVES, Margarete. Polo Naval de Rio Grande: análise do impacto do “*big push*” nos indicadores



macroeconômicos. In: **Anais do 8º Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão (SIEPE)** – Universidade Federal do Pampa. (Unipampa). Rio Grande do Sul. 2016.

HOLZMANN, Lorena; CATTANI, Antonio David. Taylorismo. In: **Dicionário de Trabalho e Tecnologia**. Antonio David Cattani e Lorena Holzmann (organizadores). Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2006.

\_\_\_\_\_. Fordismo. In: **Dicionário de trabalho e tecnologia**. Antonio David Cattani e Lorena Holzmann (organizadores). Porto Alegre, RS: Zouk, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais**. s/a Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=431560&search=rio-grande-do-sul/rio-grande> Acesso em 20 de jul. 2015.

\_\_\_\_\_. **Rio Grande: infográfico histórico**. s/a. Disponível em: <http://ibge.gov.br/cidadesat/painel/historico.php?codmun=431560&search=rio-grande-do-sul%7Crio-grande%7Cinphographics:-history&lang=> Acesso em: 15 de dez. 2016.

IVO, Anete Brito Leal. O paradigma do desenvolvimento: do mito fundador ao novo desenvolvimento. In: **CADERNO CRH**, Salvador, v. 25, n. 65, p. 187-210, Maio/Ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Estado da arte da sociologia nos estudos sobre o desenvolvimento. In: **Sociedade, Política e Desenvolvimento**. Aristides Monteiro Neto (Organizador). Brasília: Ipea, 2014. Disponível em: [repositorio.ipea.gov.br/bitstream/.../1/140616\\_sociedade-desenvolvimento-politica2.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/.../1/140616_sociedade-desenvolvimento-politica2.pdf) Acesso em: 10 de ago. 2017.

JORNAL DO BRASIL. **O Brasil precisa lavar seu presente, mas sobretudo seu passado que segue impune**. 31 de mai. de 2015. Disponível: <http://www.jb.com.br/opiniaio/noticias/2015/05/31/o-brasil-precisa-lavar-seu-presente-mas-sobretudo-seu-passado-que-segue-impune/> Acesso em: 20 de fev. 2017.

JUNIOR BOITO. Armando. Governos Lulas a nova burguesia nacional no poder. In: **Política e classes sociais no Brasil dos anos 2000**. Armando Boito Jr. e Andréia Galvão (orgs.) São Paulo: Ed. Alameda, 2012.

JUSTI, Adriana; BONFIM, Camila. **PF cumpre mandados da 33ª fase da Lava Jato e mira a Queiroz Galvão**. G1, 02 de ago. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/08/pf-cumpre-mandados-da-33-fase-da-operacao-lava-jato.html> Acesso em: 10 de ago. 2016.

KELLER, Paulo Fernandes. Cadeia de Valor. In: **Dicionário de Trabalho e Tecnologia**. Antonio David Cattani, Lorena Holzmann (organizadores). Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2006.

KLEIN, Jefferson. Polo Naval turbinou a economia de Rio Grande. In: **Jornal do Comércio**. Porto Alegre. 09 de abr. de 2012. Disponível em: <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=90590> Acesso em: 07 de mai. 2012.



\_\_\_\_\_. Estaleiro EBR mantém obra em São José do Norte com dificuldades. In: **Jornal do Comércio**. Porto Alegre. 19 de jan. 2015. Disponível em: <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=184772> Acesso em: 11 de mar. 2015.

KREIN, José Dari. A reforma no sistema de relações de trabalho no Brasil. In: **O aprofundamento da flexibilização das relações de trabalho no Brasil nos anos 90**. 2001, 202 p. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Economia Social e do Trabalho. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia.

\_\_\_\_\_. **Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil: 1990-2005**. Tese (Doutorado) 347 p. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia. Campinas, SP: 2007.

\_\_\_\_\_; SANTOS, Anselmo Luis dos; NUNES, Bartira Tardelli. **Trabalho no Governo Lula: avanços e contradições**. In: Texto para Discussão. IE/UNICAMP, Campinas, n. 201, fev. 2012.

KUBOTA, Luis Claudio. Nota técnica nº 7: Indústria naval: um cenário dos principais *players* mundiais. In: **IPEA**. Brasília, janeiro de 2013. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5656/1/NT\\_n07\\_Industria-naval-cenario-principais-players\\_Diset\\_2013-jan.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5656/1/NT_n07_Industria-naval-cenario-principais-players_Diset_2013-jan.pdf) Acesso em: 10 de ago. de 2016.

\_\_\_\_\_. Indústria naval: um cenário dos principais *players* Mundiais. In: **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013)** / editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília: Ipea, 2014.

LEIVAS, Luiz Fernando de Ávila. **A Metade Sul do RS: Considerações gerais sobre as políticas de desenvolvimento nos governos de Antônio Britto e Olívio Dutra (1995 a 2002)**. Rio Grande, 2003. 52 fls. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis. Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

LEITE, Marcia de Paula. A resistência histórica dos trabalhadores à organização capitalista do processo de trabalho. In: **O futuro do trabalho: novas tecnologias e subjetividade operária**. São Paulo, Scritta, 1994. P. 47-74.

\_\_\_\_\_. O trabalho e suas reconfigurações: Conceitos e realidades. In: **O trabalho reconfigurado: ensaios sobre Brasil e México**. Marcia de Paula Leite e Angela Maria Carneiro Araújo (organização). São Paulo: Annablume; FAPESP, 2009.

LEHER, Roberto. Ideologia do desenvolvimento, pobreza e hegemonia. In: **Desenvolvimento e construção de hegemonia: crescimento econômico e reprodução da desigualdade**. Organizadora: Ana Elizabete Mota. São Paulo: Cortez, 2012.

LEFÈBRE, Henri. Teses sobre a cidade, o urbano e urbanismo. In: **O direito à cidade**. Tradução: Rui Lopo. Estúdio Lisboa: Letra Livre, 2012.

LIMA, Jacob Carlos. **Trabalho, mercado e formação de classe: estudo sobre operários fabris em Pernambuco**. Pernambuco: João Pessoa: Ed. Universitária. UFPB, 1996.

\_\_\_\_\_. **As artimanhas da flexibilização: o trabalho terceirizado em cooperativas de produção**. São Paulo: Terceira Margem, 2002.

LIMA, Marcos Costa. Desenvolvimento: atualização da noção. In: IVO, Anete Brito Leal (Coord). **Dicionário temático desenvolvimento e questão social: 81 problemáticas contemporâneas**. São Paulo: Annablume; Brasília: CNPq; Salvador: Fapesp, 2013. (Coleção Trabalho e Contemporaneidade).

LINHART, Danièle. O indivíduo no centro da modernização das empresas: um reconhecimento esperado, mas perigoso. Tradução: Maria Laetitia Corrêa e Fernando Fidalgo (UFMG). In: **Trabalho & Educação**, Belo Horizonte, n. 7, jul/dez -2000.

LIPIETZ, Alain. Fordismo, fordismo periférico e metropolização. In: **Ensaio FEE**, v.10, n.2, p.303-335, 1989. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/1381/1745> Acesso em 24 de nov. 2013.

MALTEZ, José Adelino. **Tópicos Jurídicos e Políticos**. 2009. Disponível em: <http://maltez.info/aaanetnovabiografia/Conceitos/Sociologia%20Historica.htm> Acesso em: 28 de jan. 2018.

MARANHÃO, César Henrique. Desenvolvimento social como liberdade de mercado: Amartya Sen e a renovação das promessas liberais. In: **Desenvolvimentismo e construção de hegemonia: crescimento econômico e reprodução da desigualdade**. Organizadora: Ana Elizabete Mota. São Paulo: Cortez, 2012.

MARETTI, Eduardo. **Lava Jato é ainda mais perversa para o emprego do que políticas de Temer**. 29/07/2017. Disponível em <http://www.redebrasilatual.com.br/economia/2017/07/como-caoa-de-desemprego-lava-jato-e-ainda-mais-perversa-do-que-politicas-de-temer> Acesso em: 30 de jul. de 2017.

MARTINS, Solismar Fraga; PIMENTA, Margareth Afeche. A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais: O caso do município do Rio Grande (1874-1970). In: **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**, v. 6, nº. 1/ Maio. P. 85-100. 2004

\_\_\_\_\_. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. Rio Grande: Ed. da FURG, 2006.

MARTINS, Carlos Eduardo. Dependência e desenvolvimento no moderno sistema mundial. In: **Globalização, dependência e neoliberalismo na América Latina**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Sobre o Sindicalismo**. Seleção de textos de C. Bastien. Tradução do francês de João Manuel. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1974. (Pontos de Vista; 5).

\_\_\_\_\_. Manifesto do Partido Comunista. In: **Estudos Avançados**. Dossiê Manifesto Comunista. Vol.12, nº 34. São Paulo. Sept. /Dec. 1998. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40141998000300002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141998000300002) Acesso em: 15 de fev. de 2015.

\_\_\_\_\_. A produção da mais-valia absoluta. In: **O capital: crítica da economia política: livro I**. Tradução: Reginaldo Sant'Anna. 31ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

MENICUCCI, Telma Maria Gonçalves. Sociologia histórica comparativa: questões metodológicas. In: **LOCUS: Revista de História**. Juiz de Fora. Vol. 4, nº 1. p.19-38, 1998. Disponível em: <https://locus.ufjf.emnuvens.com.br/locus/article/view/2288/1642> Acesso em: 18 de mar. 2018.

MERCADANTE, Aloizio. **O governo Lula e a construção de um Brasil mais justo**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2010. Brasil em debate: v. 4.

MISLEH, Soraya. Indústria naval afunda no Brasil. In: **Engenheiro**. Ano XVIII – Nº 185. Outubro de 2017. Disponível em: <https://www.fne.org.br/upload/185Engenheiro.pdf> Acesso em: 11 de fev. 2018.

MONASTERIO, L. M. Capital social e a Região Sul do Rio Grande do Sul. Curitiba, 2002. 193 p. Tese (Doutorado em Economia) – Setor de Ciências sociais aplicadas. Universidade Federal do Paraná.

MONTE, Carlos Saboia. Programa de Revitalização da Indústria de Construção Naval. Nota técnica. In: **Cresce Brasil Engenharia e desenvolvimento: novos desafios**. Federação Nacional dos Engenheiros (FNE). Março de 2014. Disponível em: [http://www.crescebrasil.org.br/images/Construcao\\_Naval\\_Cresce\\_Brasil.pdf](http://www.crescebrasil.org.br/images/Construcao_Naval_Cresce_Brasil.pdf) Acesso em 24 de fev. 2017.

MONSMA, Karl. **Metodologias: Sociologia Histórica - epistemologia, métodos e exemplos**. 2016. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/ppgs/userfiles/ppgs1001%20e%201002%20metodologia%20I%20e%20%20II.pdf> Acesso em: 29 de jan. 2018.

NARDI, Henrique C. **Trabalho e ética: os processos de subjetivação de duas gerações de trabalhadores metalúrgicos e do setor informal**. 2002. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

NEGRI, João Alberto de; KUBOTA, Luis Claudio; TURCHI, Lenita. Indústria Naval. Indústria naval. In: **O núcleo tecnológico da indústria brasileira**. João Alberto de Negri e Mauro Borges Lemos (Organizadores). Vol. 2. Brasília: Ipea/Finep/ABDI, 2011. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Estudo/NucleoTecnologicoVolume2.pdf> Acesso em: 26 de set. 2017.

NETO, Carlos Alvares da Silva Campos. Investimentos e financiamentos na indústria naval brasileira 2000-2013. In: **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013)**.

Editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. Brasília: IPEA, 2014. 480 p.

NETO GUIMARÃES, Leonardo. Dinâmica recente das economias regionais brasileiras. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 86, set/dez. 1995, pp. 123-152.

Disponível em:

<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/356/305> Acesso em: 16 de out. de 2017.

NOGUEIRA, Marco Aurélio. Desenvolvimento e Pacto social. Noção de Desenvolvimento. In: IVO, Anete Brito Leal (Coord). **Dicionário temático desenvolvimento e questão social: 81 problemáticas contemporâneas**. São Paulo: Annablume; Brasília: CNPq; Salvador: Fapesp, 2013. (Coleção Trabalho e Contemporaneidade).

NUNES, Dimalice. Como o salário mínimo abaixo da inflação impacta na economia? In: **Carta Capital**, 19/01/2018. Disponível em:

<https://www.cartacapital.com.br/economia/salario-minimo-abaixo-da-inflacao-qual-a-consequencia-para-a-economia> Acesso em: 10 de mai. 2018.

O GLOBO. **Salário médio de setor industrial na China já supera o do Brasil**. 26/02/2017.

Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/salario-medio-de-setor-industrial-na-china-ja-supera-do-brasil-20986009> Acesso em: 15 de abr. 2017.

O PETRÓLEO. **Diferentes empregos em um estaleiro e indústria de construção naval**. 10 de dezembro de 2017. Disponível em: <http://www.opetroleo.com.br/diferentes-empregos-em-um-estaleiro-e-industria-de-construcao-naval/> Acesso em: 10 de dez. 2017.

OSCAR, Naiana. **WTorre vende estaleiro no Rio Grande do Sul**. Estadão. São Paulo. 10 de jun. 2010. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,wtorre-vende-estaleiro-no-rio-grande-do-sul-imp-564196?success=true> Acesso em: 10 de jul. 2015.

PADUAN, Roberta. **Petrobras: uma história de orgulho e vergonha**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2016.

PAES, Rafael [et al]. **Arranjo Produtivo Local Polo Naval e Offshore de Rio Grande e Entorno: caracterização territorial e plano de desenvolvimento**. Rio Grande: Ed. da FURG, 2014. Disponível:

<http://www.sdect.rs.gov.br/upload/arquivos/carga20170526/04092622-1418296519-polo-20naval-20e-20offshore-20de-20rio-20grande-20e-20entorno.pdf> Acesso em: 15 de ago de 2017.

PAMPLONA, Nicola. Crise de estaleiros paralisa obras de U\$S 6 bi no Rio de Janeiro. In: **Folha de São Paulo**. 03/07/2017. Disponível em:

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/07/1897900-cri-se-de-estaleiros-paralisa-obras-de-us-6-bi-no-rio-de-janeiro.shtml> Acesso em: 04 de ago. 2017.

PANKE, Marcela. **QGI confirma início de obras de plataformas P-75 e P-77, em Rio Grande**. 04/10/2016. Disponível em:

<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/qgi-confirma-inicio-de-obras-de-plataformas-p-75-e-p-77-em-rio-grande-178614.html> Acesso em: 05 de out. 2016.

PASIN, Jorge Antonio Bozoti. Indústria Naval do Brasil: panorama, desafios e perspectivas. In: **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 18, p. 121-148, dez. 2002. Disponível em: <[http://www.bnades.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1804.pdf](http://www.bnades.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1804.pdf)>. Acesso em: 10 jul. 2014.

PEREIRA, Luisa Barbosa. Quando penso no futuro, não esqueço o meu passado: trabalho, direitos e memória na indústria naval do Rio de Janeiro. In: **Trabalho em territórios produtivos reconfigurados no Brasil**. Organizadores: Roberto Vêras de Oliveira e Marco Aurélio Santana. João Pessoa: Editora da UFPB, 2013.

PESSANHA, Elina Gonçalves da Fonte. **Operários Navais: trabalho, sindicalismo e política na Indústria Naval do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

PINTO, Rafael Colvara. **A Cidade como Espaço de Acolhida: o Pensar Teológico no contexto do Polo Naval na cidade do Rio Grande/RS**. 2014. Dissertação (Mestrado em Teologia) – Programa de Pós-Graduação em Teologia, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10923/5782>>. Acesso em: 25 nov. de 2017.

PINTO, José Emilio Nunes. O contrato de EPC para construção de grandes obras de engenharia e o novo Código Civil. In: **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 55, 1 mar. 2002. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/2806>>. Acesso em: 27 de mar. 2017.

PIRES, ÁLVARO P. Sobre algumas questões epistemológicas de uma metodologia geral para as ciências sociais. In: **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010. P. 43-94.

PINHO, Carlos Eduardo Santos. O nacional-desenvolvimentismo e o novo-desenvolvimentismo no Brasil: expansão interna, externa e o discurso social-democrata. In: **Achegas.net. Revista de Ciência Política**. Nº 45, janeiro/dezembro, 2012. Disponível em: [http://www.achegas.net/numero/45/carlos\\_eduardo\\_45.pdf](http://www.achegas.net/numero/45/carlos_eduardo_45.pdf) Acesso em: 23 de set. de 2016.

POCHMANN, Marcio. Desenvolvimento nacional e mercado de trabalho. In: **O emprego no desenvolvimento da nação**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento, trabalho e renda no Brasil: avanços recentes no emprego e na distribuição dos rendimentos**. (Brasil em debate; v. 2). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2010.

\_\_\_\_\_. Políticas sociais e padrão de mudanças no Brasil durante o governo Lula. **Revista SER Social**, Brasília, v. 13, n. 28, p. 12-40, jan./jun. 2011.

\_\_\_\_\_. **Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira**. São Paulo: Boitempo, 2012.

\_\_\_\_\_. Desafios do desenvolvimento brasileiro. In: **Educação & Sociedade**. Campinas, v. 34, n. 124, p. 705-722, jul.-set. 2013. Disponível em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010173302013000300004&lng=en&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010173302013000300004&lng=en&nrm=iso&tlng=pt) Acesso em: 07 de dez. 2017.

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO (PDP). **Balanço 2008-2010.**

Disponível em:

<http://www.abdi.com.br/Estudo/Apresentacao%20PDP%20%20Revisada%20em%2020%2001.pdf> Acesso em: 10 de mar. 2015.

PORTOS E HIDROVIAS. **P-53 deixa o Porto de Rio Grande.** 02 de out. 2008. Portal do Governo do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://www.rs.gov.br/conteudo/145871/p-53-deixa-o-porto-de-rio-grande/termosbusca=\\*](http://www.rs.gov.br/conteudo/145871/p-53-deixa-o-porto-de-rio-grande/termosbusca=*) Acesso em: 15 de out. 2015.

\_\_\_\_\_. **Porto do Rio Grande amplia calado para 42 pés.** Disponível em:

<http://www.estado.rs.gov.br/conteudo/127956/porto-do-rio-grande-amp...>

15 de mai. 2010. Acesso em: 30 de mar. 2016.

PORTOS E MERCADOS. **Estaleiro Rio Grande demite em torno de 70 funcionários.** 8 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.portosmercados.com.br/17782-2/> Acesso em: 10 de mai. 2018.

PORTAL FATOR BRASIL. **Presidente Lula inaugura Polo Naval do Rio Grande.** 22 de out. 2010. Disponível em: [http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver\\_noticia.php?not=135344](http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=135344) Acesso em: 15 de set. 2014.

\_\_\_\_\_. **Estaleiro Rio Grande 1 tem oito encomendas da Petrobras.** 17 de jul. de 2014. Disponível em: [http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver\\_noticia.php?not=272691](http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=272691) Acesso em: 20 de ago. 2014.

\_\_\_\_\_. **Atrativos turísticos: molhes da barra.** Disponível em:

<http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/atrativos-turisticos/detalhes+1b3..molhes-da-barra.html> Acesso em 17 de ago. 2014.

PROGRAMA DE METAS DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE. **Estado do plano de desenvolvimento econômico em 30 de junho de 1958.** Presidência da República. Departamento de Imprensa Nacional: Serviço de documentação. Rio de Janeiro. 1958.

PROMINP 10º Encontro Nacional. **Análise da Evolução de Política Governamental de Conteúdo Local no Brasil e perspectivas para os próximos anos.** 2013. Disponível em: [www.prominp.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId...](http://www.prominp.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId...) Acesso em: 10 de fev. 2017.

PROGRAMA DE GOVERNO. Lula presidente 2007/2010. Disponível em:

[http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/plano\\_governo.pdf](http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/plano_governo.pdf) Acesso em: 10 de out. 2016.

PUTNAM, Robert. Explicação do desempenho institucional. In: **Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna.** 5ªed. Rio de Janeiro: FGV, 2007. P. 97-132.

QUADROS, Carlos, et al. Mobilidade Urbana em Rio Grande - RS: uma visão interdisciplinar. In: **Simpósio Internacional sobre interdisciplinaridade no Ensino, na Pesquisa e na Extensão. Região Sul (SIIPE).** UFSC. 2013.

RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio. Trabalhadores, sindicatos e novas áreas industriais no Brasil. In: **Revista de Ciências Sociais** (Fortaleza), Fortaleza - Ceará, v. 34, n.2, p. 23-32, 2003.



\_\_\_\_\_. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. In: **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, Vol. 48, no 3, 2005.

\_\_\_\_\_. Trabalho na Sociedade Contemporânea. In: **Sociologia: ensino médio**. MORAES, Amaury César. (Coordenação). Brasília: Ministério da Educação, Secretaria da Educação Básica, Coleção Explorando o Ensino; v. 15, 2010, pp. 85-99.

\_\_\_\_\_. Dinâmicas sociopolíticas em novos territórios produtivos. In: **Caderno CRH**, Salvador, v. 19, n. 46, p. 9-17, Jan./Abr. 2006. Disponível: <https://portalseer.ufba.br/index.php/crh/article/view/18731/12104> Acesso em: 17 de mai. de 2015.

\_\_\_\_\_; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Dossiê: A atualidade do debate sobre trabalho e desenvolvimento: Introdução. In: **Caderno. CRH**. vol.26 nº. 68. P. 211-215. Salvador, Maio/Ago. 2013. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792013000200001> Acesso em: 10 de ago. de 2016.

RIO GRANDE DO SUL. RIO GRANDE. CÂMARA MUNICIPAL DE RIO GRANDE. **Lei nº 6.058 de 11 de fevereiro de 2005**. Institui o programa de incentivos para operacionalizar a instalação do estaleiro Rio Grande LTDA. Disponível em: <https://camara-municipal-de-rio-grande.jusbrasil.com.br/legislacao/520753/lei-6058-05> Acesso em: 16 de mai. 2017.

REIS, Elisa. Impasses e desafios à teorização na sociologia contemporânea. In: **Cadernos de Sociologia**. PPGS/ UFRGS, v. 4. P.1-18, 1993.

REVISTA FATOR BRASIL. **Estaleiro Rio Grande 1 tem oito encomendas da Petrobras**. 17 de jul de 2014. Disponível em: [http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver\\_noticia.php?not=272691](http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=272691) Acesso em: 20 de ago. 2014.

RIBEIRO, Stênio. Revitalização da indústria naval brasileira desperta interesse mundial. In: **Agência Brasil**. 19 de ago. 2012. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-08-19/revitalizacao-da-industria-naval-brasileira-desperta-interesse-mundial> Acesso em: 25 de fev. 2017.

RIO DE JANEIRO. Decreto nº 21.177, de 27 de maio de 1946. Promulga a Convenção sobre Fundo Monetário Internacional e a Convenção sobre o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento. Rio de Janeiro. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 27/6/1946, Página 9559 (Publicação Original). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-21177-27-maio-1946-323647-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 25 de jul. de 2016.

ROCHA DE FREITAS, Gabriella. **A imersão social das ações econômicas: oportunidades, interesses e expectativas de trabalhadores qualificados do Polo Naval de Rio Grande**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Porto Alegre, 2014.

ROCHA, Roberto Pereira da; CONCEIÇÃO, César Stallbaum. A indústria naval e offshore e o polo de Rio Grande: balanço e perspectivas. In: **Panorama Internacional**. Vol. 2, nº 1,



2016. Disponível em: <http://panoramainternacional.fee.tche.br/article/a-industria-naval-e-offshore-e-o-polo-de-rio-grande-balanco-e-perspectivas/> Acesso em 15 de fev. 2018.

ROSSO, Sadi Dal. Flexibilidade de horas e a teoria do valor. In: **O Ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

RUMSTAIN, Ariana. **Peões no trecho: trajetórias e estratégias de mobilidade no Mato Grosso**. Rio de Janeiro: E-papers, 2012.

SANTOS, Caio Floriano dos. **O porto e a desigualdade social em Rio Grande (RS/Brasil): a Educação Ambiental na gestão “empresarial dos riscos sociais” e “social do território”**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Rio Grande/RS, 2016.

SEN, Amartya. Mercados, Estado e oportunidade social. In: **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. P. 135-172.

SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM INDUSTRIAL (SENAI). **Soldagem: descritivo técnico**. Rio de Janeiro, 2010. Fonte: <http://www.rr.senai.br/uploads/soldagem.pdf> Acesso em: 15 de mar. 2018.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. Tradução: Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SICSÚ, João; PAULA, Luiz Fernando de; MICHEL, Renaut. **Por que Novo-desenvolvimentismo?** Versão Fevereiro 2005. Disponível em: [www.ie.ufrj.br/moeda/pdfs/porque\\_novo\\_desenvolvimentismo.pdf](http://www.ie.ufrj.br/moeda/pdfs/porque_novo_desenvolvimentismo.pdf) Acesso em: 15 de jul. 2017.

SILVA, Claudia Socoowski de Anello e. Polo Naval do Rio Grande e São José do Norte: um espaço de (re)criação do movimento sindical. In: **6º Seminário Nacional de Sociologia e Política**. Curitiba, 2015. Disponível em: [http://e-democracia.com.br/sociologia/anais\\_2015/pdf/AMWA.pdf](http://e-democracia.com.br/sociologia/anais_2015/pdf/AMWA.pdf) Acesso em: 15 de fev. 2016.

SILVA, Luiz Antônio Machado da. Mercado de Trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In: **Além da fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social**. Marco Aurélio Santana e José Ricardo Ramalho (Organizadores). São Paulo: Boitempo, 2003.

SILVA, Rogério Piva da; GONÇALVES, Rodrigo da Rocha. O Polo Naval e os preços dos imóveis na cidade do Rio Grande - RS. In: **7º Encontro de Economia Gaúcha**. Fundação de Economia e Estatística (FEE), Porto Alegre, 15 e 16 de maio de 2014. Disponível em: <https://www.fee.rs.gov.br/wp-content/uploads/2014/05/201405267eeg-mesa23-polonavalprecosimoveis.pdf> Acesso em: 24 de fev. 2018.

SMITH, Adam. A Divisão do Trabalho. In: **A Riqueza das Nações**. São Paulo: Nova Cultural, [1776] 1996. v. I, p.64-65.

SINAVAL. **A indústria da construção naval e o desenvolvimento brasileiro - 2010.**

Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/IndNaval-DesBrasil-2011.pdf> Acesso em nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Visão Geral da Construção Naval Brasileira – março 2012.** Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/SINAVAL-VisaoGeral-Mar2012.pdf> Acesso em: 13 de dez. 2015.

\_\_\_\_\_. **Impacto na formação de RH nos estaleiros e a curva de aprendizado.** 02 de ago. 2012. Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/SINAVAL-ImpactoRH-Navalhore2012.pdf> Acesso em: 10 de mai. 2018.

\_\_\_\_\_. **Cenário da construção naval: 1º trimestre, maio de 2013.** Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/SINAVAL-Cenario2013-1tri.pdf> Acesso em: 15 de mai. 2016.

\_\_\_\_\_. **Nota para a imprensa: Sinaval sugere debate para novo modelo de negócios no fornecimento de plataformas de produção de petróleo.** 13/08/2014.

Disponível em:

<http://sinaval.org.br/2014/08/sinaval-sugere-debate-para-novo-modelo-de-negocios-no-fornecimento-de-plataformas-de-producao-de-petroleo/> Acesso em: 20 de ago. 2015.

\_\_\_\_\_. **Cenário da Construção Naval – Balanço de 2014 e visão para 2015.**

Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Sinaval-Cen%C3%A1rio-2014-vis%C3%A3o-2015-final-20-3-15.pdf> Acesso em 15 de dez. 2015

\_\_\_\_\_. **Cenário da construção naval – Balanço de 2015. 15/12/2015** Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Cen%C3%A1rio-da-Constru%C3%A7%C3%A3o-naval-Balan%C3%A7o-de-2015-17-12.pdf> Acesso em 10 de jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Os cinco maiores estaleiros do mundo por carteira de encomendas.**

17/03/2016. <http://sinaval.org.br/2016/03/os-cinco-maiores-estaleiros-do-mundo-por-carteira-de-encomendas/> Acesso em: 10 de jul. de 2017.

\_\_\_\_\_. **Cenário da construção naval – 1º Semestre de 2016. 27/7/2016.** Disponível em: <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Sinaval-Cen%C3%A1rio-da-Constru%C3%A7%C3%A3o-naval-1-Semestre-2016-27-7-16.pdf> Acesso em: 28 de out. de 2016.

\_\_\_\_\_. **Cenário da Construção Naval – 2º Semestre de 2016 13/12/2016.** Disponível em: [http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Sinaval\\_Cen%C3%A1rio\\_da\\_Constru%C3%A7%C3%A3o\\_Naval\\_2\\_Semestre-2016.pdf](http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Sinaval_Cen%C3%A1rio_da_Constru%C3%A7%C3%A3o_Naval_2_Semestre-2016.pdf) Acesso em: 16 de ago. 2017.

SINGER, Paul Israel. Porto Alegre. In: **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** São Paulo: Editora Nacional, 2ª ed. 1977. Pp-141-269.

SOARES, Sergei Suarez Dillon. Apresentação. In: **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013).** Editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. Brasília: IPEA, 2014. 480 p.

SOUZA, Sergio Elisandro Dorneles de. **Polo Naval de Rio Grande: análise de impactos na geração de empregos por escolaridade no Corede Sul através da metodologia de Matriz Insumo-Produto**. Dissertação (Mestrado). Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Economia. Faculdade de Administração, Contabilidade e Economia. Porto Alegre, 2014.

SOUZA, Jessé de. Entrevista: A noção de uma nova classe média é ilusória. In: **Desafios do Desenvolvimento**. MARINGON, Gilberto. 2015, ano 12. Nº 85. P-10-16.

STIMMERG. **Ata de reunião para fechamento dos itens acordados na negociação entre Sindicato dos Metalúrgicos de Rio Grande (RS), com o Representante do SINAVAL e Empresa, a partir das reivindicações propostas pelo Sindicato**. 18 de fev. 2014.

\_\_\_\_\_. **Galeria: audiência pública em defesa do Polo Naval 13/03/2017**. CIDECSUL. Disponível em : [http://www.stimmerg.com.br/index.php?n\\_sistema=7171&id\\_album=NTE=#ad-image-3](http://www.stimmerg.com.br/index.php?n_sistema=7171&id_album=NTE=#ad-image-3) Acesso em: 18 de mar. 2017.

STEIN, Guilherme; SULZBACH, Vanessa. **FEE divulga o perfil do trabalhador gaúcho**. 28/04/15. Disponível em: <https://www.fee.rs.gov.br/sinteseilustrada/fee-divulga-o-perfil-trabalhador-gaucha/> Acesso em: 11 de mai. 2018.

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE (SUPRG). **Plano de Zoneamento das áreas do Porto organizado de Rio Grande**. Dez/ 2011. Vol. 2. Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_zoneamento\\_do\\_porto.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_zoneamento_do_porto.php) Acesso em: 22 de set. 2015.

TARGA, Luiz Roberto Pecoits. O processo de integração do mercado interno brasileiro: eliminação das particularidades econômicas e sociais do Rio Grande do Sul. In: **Ensaio FEE**, Porto Alegre. V. 9, n. 2, 1988. Pp. 147-158.

\_\_\_\_\_. A fundação do estado burguês no Rio Grande do Sul (1891-1913). In: **V Congresso Brasileiro de história econômica (ABPHE)**. Anais. Caxambú-MG: 2003. Disponível em: [http://www.abphe.org.br/arquivos/2003\\_luiz\\_roberto\\_targa\\_a-fundacao-do-estado-burgues-no-rio-grande-do-sul-1891\\_1913.pdf](http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_luiz_roberto_targa_a-fundacao-do-estado-burgues-no-rio-grande-do-sul-1891_1913.pdf) Acesso: 01 de mar. 2017.

TELLES, Luiz Carlos da Silva. **Processo e organização do trabalho: Origem, funções e questionamento atual do taylorismo-fordismo**. Dissertação (Mestrado). Escola de Administração de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. São Paulo: 1982. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/11588/1198301142.pdf?sequence=1> Acesso em: 15 de fev. 2018.

THÉBAUD-MONY, Annie; DRUCK, Maria da Graça. Terceirização: a erosão dos direitos dos trabalhadores na França e no Brasil. In: **A Perda da Razão Social do Trabalho: terceirização e precarização**. Graça Druck; Tânia Franco (orgs.). São Paulo, Boitempo, 2007.

TORRES, Sergio. Estaleiro gaúcho vira ilha de excelência: Estaleiro Rio Grande começa produção de oito plataformas. **O Estado de São Paulo**. 09/09/2012. Fonte: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,estaleiro-gaucha-vira-ilha-de-excelencia-imp-927858> Acesso em: 05 de jul. 2014.

TATO, Manuel Guisado; VILLA ALONSO, Mercedes; SOTO, Carlos Ferro. Estado de la cuestión de la construcción naval gallega: los nuevos factores de competitividad. In: **Revista Galega de Economía**, vol. 11, núm. 1, 2002. Disponível em: <http://www.redalyc.org/html/391/391111105/> Acesso em: 15 de out. de 2016.

TRASPDINI, Roberta Sperandio; MANDARINO, Thiago Marques. **Desenvolvimentismo X neodesenvolvimentismo na América Latina: continuidade e/ou ruptura?** In: 37º Encontro Anual da ANPOCS. 2013. Disponível em: [http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=8393&Itemid=459](http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=8393&Itemid=459) Acesso em 10 de ago. 2015.

VASAPOLLO, Luciano. A precariedade como elemento estratégico determinante do capital. In: **PESQUISA & DEBATE**, São Paulo, volume 16, número 2(28), pp. 368-386, 2005. Disponível: <https://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/view/11876/8595> Acesso em: 15 de jun. 2018.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Qualificação profissional: um campo em disputa. In: **Qualificar para quê? Qualificação para quem?: do global ao local: o que se espera da qualificação profissional hoje**. Roberto Véras de Oliveira (Organizador). São Paulo: Fundação UNITRABALHO, Campina Grande: EDUFCG, 2006.

\_\_\_\_\_. A reforma trabalhista e concertação social no Brasil. In: **Travessias**. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa. Nº 6/7. Coimbra: Centro de Estudos Sociais, 2008.

\_\_\_\_\_. Suape em construção, peões em luta: o novo desenvolvimento e os conflitos do trabalho. In: **CADERNO CRH**, Salvador, v. 26, n. 68, p. 233-252, Maio/Ago. 2013.

\_\_\_\_\_. Brasil em obras, peões em luta, sindicatos surpreendidos. **Revista Crítica de Ciências Sociais** [Online], 103 | 2014. Disponível em: <http://rccs.revues.org/5559> Acesso em 20 de jun. de 2015.

WEBER, Max. A objetividade do conhecimento na ciência social e na ciência política. In: **Metodologia das ciências sociais, parte 1**. Tradução de Augustin Wernet. 2.ed. São Paulo: Cortez Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1993.

WOLFFENBÜTTEL, Andréa. O que é? FOB. In: **Desafios do desenvolvimento**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Ano 3. Edição 27. Outubro de 2006.

## **APÊNDICE**

## APÊNDICE 1 – CATEGORIAS E INDICADORES DO ROTEIRO DE ENTREVISTA

### APÊNDICE 1.1 -LOCAL DE TRABALHO

<b>Categoria</b>	<b>Indicador</b>	<b>Descrição/ dimensão</b>
<b>Local de trabalho</b>	Divisão do trabalho	Descreva sua atividade, o seu trabalho.
		Quais as características das atividades que realiza (o trabalho é individual ou por equipe; encarregado ou supervisor que decide o que será feito, você tem algum poder de decisão, atividades repetitivas etc.)?
		O trabalho é contratado por projeto (P-66, por exemplo), você saberia descrever as etapas de construção? Quais setores são responsáveis por cada uma delas?
	Hierarquia	Posição que ocupa na hierarquia e como ela se divide.
	Setor	Identificar qual setor trabalha; se já foi transferido de setor.
	Autodenominação	Identificar como o trabalhador se denomina (funcionário, colaborador, trabalhador, etc.).
	Se já tinha experiência no polo	Já trabalhou antes no Polo? Em qual função?

### APÊNDICE 1.2 - CONDIÇÕES DE TRABALHO

<b>Categoria</b>	<b>Indicador</b>	<b>Descrição/ dimensão</b>
<b>Condições de trabalho</b>	Ambiente de trabalho	Descrição do local de trabalho (se exposto ao sol, chuva) e das relações que nele se estabelecem.
		Você convive com trabalhadores de outros estados? Se sim, como é essa convivência?
	Saúde e segurança	Observância da Norma 34 (realização do Diálogo Diário de Segurança)
		EPI - Se dispõe de Equipamento Individual de Segurança
		Acesso ao banheiro - Se há banheiros ou espaço de limpeza e higienização no local onde você trabalha
		Exame periódico - Você realiza, a pedido da empresa, algum exame periódico?
	Assistência médica; plano de saúde	Você possui assistência médica fornecida pela empresa?
	Benefícios	Descobrir se recebe vale alimentação ou outro.
	Transporte e acesso ao local de trabalho	A empresa fornece transporte para você chegar até seu local de trabalho?
	Curso de qualificação na empresa	Você já participou de algum curso promovido pela empresa? Se sim, qual?
	Problemas	Quais os maiores problemas você identifica em sua atividade, na empresa em que trabalha?



### APÊNDICE 1.3- JORNADA DE TRABALHO

<b>Categoria</b>	<b>Indicador</b>	<b>Descrição/ dimensão</b>
<b>Jornada de trabalho</b>	Contrato	Especificar qual tipo de contrato regula a relação de trabalho
		Por quanto tempo você foi contratada (o)?
		Seu contrato de trabalho é escrito ou é “de boca”?
		Você trabalha com carteira assinada?
	Categoria de trabalho na carteira e função	Identificar qual a categoria de trabalho que consta na carteira, bem como o nível.
	Jornada	Verificar qual o tipo de jornada e se há horas extras.
		Você trabalha por turnos ininterruptos de revezamento (“jornada rotativa”)?
		Sua escala de trabalho se dá em 12 horas por 36 horas?
	Desvio de função	Observar se o trabalhador se encontra numa situação de desvio de função ou se conhece algum caso.
	Remuneração	Quantos salários mínimos recebe
	Remuneração por resultado, abonos ou participação nos lucros	Identificar se a empresa oferece outras contrapartidas monetárias.

### APÊNDICE 1.4- RELAÇÃO SINDICAL

<b>Categoria</b>	<b>Indicador</b>	<b>Descrição/ dimensão</b>
<b>Relação sindical</b>	Filiação	Se for filiado ao sindicato
	Direção	Você já foi membro de diretoria de sindicato?
	Vantagens de ser filiado	Quais as vantagens de ser filiado?
	Procura ao sindicato	Você já procurou o sindicato? Para quê?
	Convenção coletiva	Você conhece a convenção coletiva de trabalho em vigor?
	Representatividade	Identificar se o trabalhador se sente representado pelo sindicato.
	Avaliação do sindicato	Qual a avaliação que você faz da atuação do sindicato?

## **APÊNDICE 2 - RELATÓRIOS**

Relatório da visita ao Sindicato dos Trabalhadores em julho de 2014, novembro de 2015, fevereiro, abril, julho e setembro de 2016.

Relatório da visita guiada ao Estaleiro Rio Grande 1, pelo grupo do Núcleo de Estudos do Polo Naval da Universidade Federal de Pelotas, em 11 de novembro de 2014.

Relatório da participação em Audiência Pública sobre o Fim do Polo Naval de Rio Grande, realizada na Universidade Federal de Rio Grande (FURG), em março de 2017.

## **APÊNDICE 3 - ENTREVISTAS REALIZADAS**

Augusto, Operador de ponte rolante. Entrevista realizada em 07 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Cainã, Pintor industrial. Entrevista realizada em 07 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Irineu, Mecânico de manutenção. Entrevista realizada em 13 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Luan, soldador. Entrevista realizada em 21 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Amanda, montadora de andaime. Entrevista realizada em 22 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Kauê, segurança patrimonial. Entrevista realizada em 25 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Silvano, Estagiário do setor de projeto e planejamento. Entrevista realizada em 30 de janeiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Cléber, Encarregado do setor de submontagem. Entrevista realizada em 02 de fevereiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Otto, montador de andaime 1. Entrevista realizada em 05 de fevereiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Igor, montador de andaime 2. Entrevista realizada em 05 de fevereiro de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Horácio, montador de tubulação. Entrevista realizada em 23 de março de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Entrevista incompleta com o presidente do sindicato dos trabalhadores 04 de abril de 2016.

Nilo, encanador industrial. Entrevista realizada em 06 de abril de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Evaristo, supervisor de elétrica e instrumentação. Entrevista realizada em 13 de junho de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.

Entrevista com o vice-presidente do sindicato realizada em 07 de julho de 2016, concedida a Ana Paula F. D'Avila.